rraam

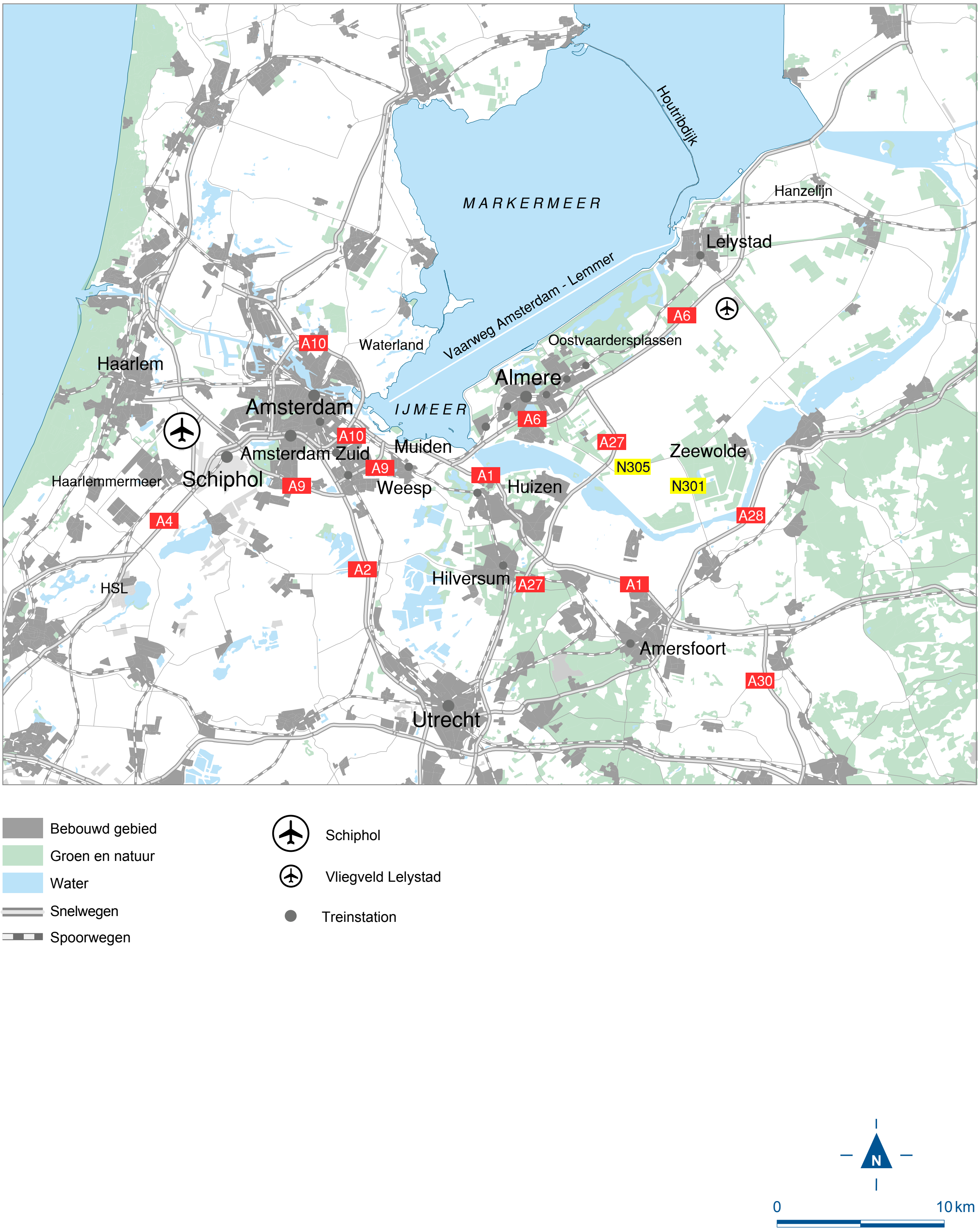
Rijk-regioprogramma
Amsterdam — Almere — Markermeer

RIJKSSTRUCTUURVISIE AMSTERDAM - ALMERE - MARKERMEER



Rijksstructuurvisie
Amsterdam - Almere - Markermeer

Overzichtskaart Noordvleugel



Inhoud



Samenvatting

De Noordvleugel van de Randstad is nationaal gezien één van de belangrijkste economische motoren en kan zich meten met andere topregio's in Noordwest-Europa[1], zoals Londen, Parijs, het Ruhrgebied en Milaan. De Noordvleugel omvat het samenhangende stedelijke netwerk van het Noordzeekanaalgebied tot en met Utrecht, Amersfoort en Almere, met Amsterdam in het centrum. De regio kent aan de zuidkant een aaneenschakeling van grote functies als de Mainport Schiphol, het zakencentrum de Zuidas, de Jaarbeurs Utrecht en diverse grote woon- en werkgebieden. Met deze Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer wordt ingezet op versterking van de agglomeratiekracht van de Noordvleugel en daarmee op verbetering van de internationale concurrentiepositie van de Randstad als geheel[2].

Toekomstperspectief Noordvleugel

Het toekomstperspectief van het Rijk voor de Noordvleugel is een sterke internationaal concurrerende regio, waarin een aantrekkelijk vestigingsklimaat wordt gecreëerd met een goede bereikbaarheid en unieke natuur- en recreatiegebieden in en rond het Markermeer-IJmeer. Daarbij kiest het Rijk ervoor om de verstedelijking in deze regio zoveel mogelijk te concentreren in bestaand stedelijk gebied en langs de bestaande infrastructuurcorridors op de as Haarlemmermeer-Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. Zodoende wordt de agglomeratiekracht versterkt. Het betekent een verdere groei van Almere met hieraan gekoppeld een verbetering van de bereikbaarheid tussen Amsterdam en Almere. Ook de infrastructuur tussen Almere en Utrecht dient op orde te zijn. Daarnaast zal er sprake zijn van een vooruitgang van de ecologische kwaliteit in het Markermeer-IJmeer.

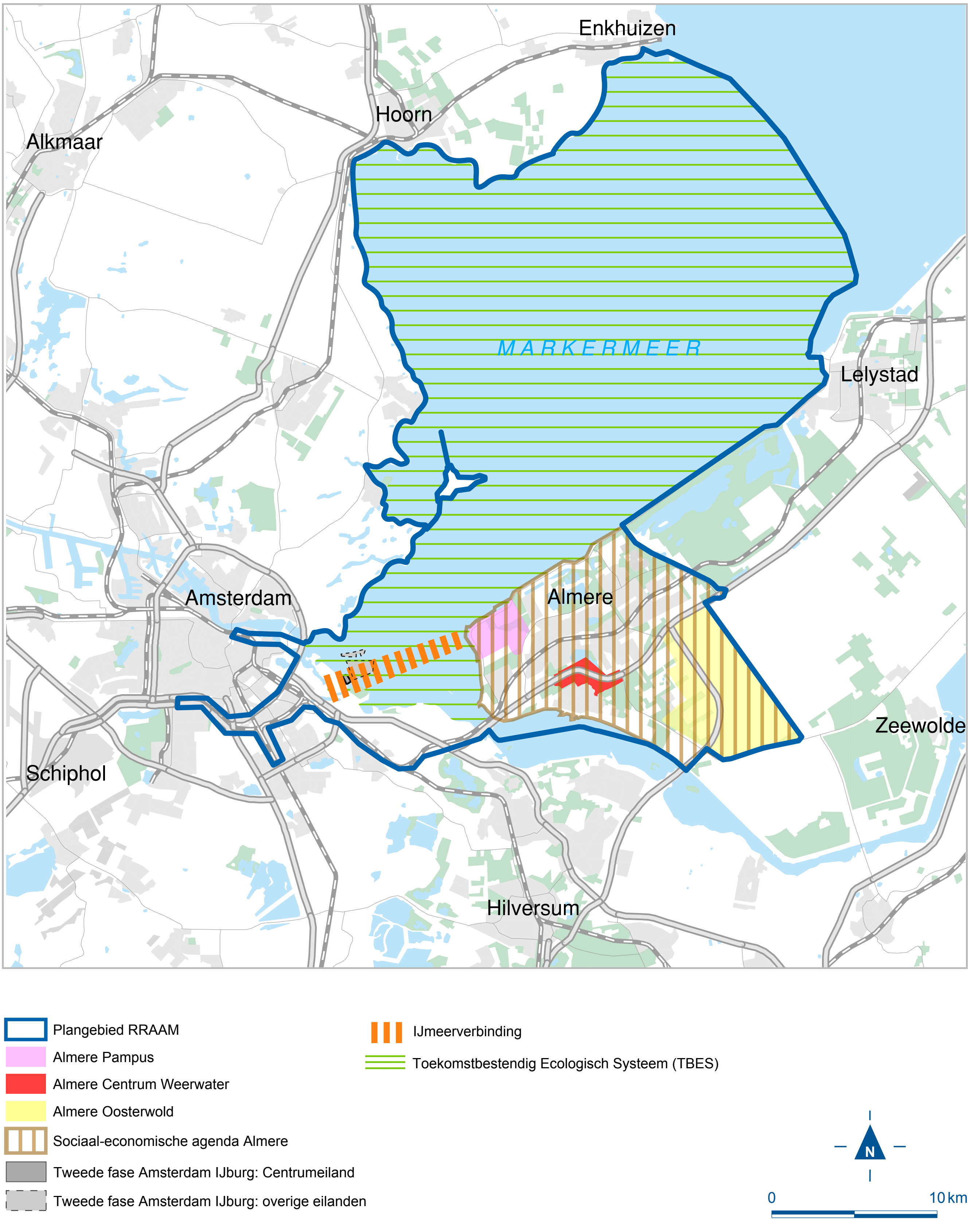
Rondom het Markermeer-IJmeer worden binnen het toekomstperspectief in Amsterdam (locatie IJburg) en in Almere (locatie Pampus) unieke stedelijke milieus ontwikkeld, die met een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding zijn verbonden met economische centra als de Zuidas, de Mainport Schiphol, Utrecht en het stadscentrum van Amsterdam.

---

1 *De internationale concurrentiepositie van de topsectoren*, PBL, 2012.

2 Behalve het programma RRAAM zijn er ook andere Rijk-regioprojecten in de Noordvleugel: de Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH), het project ZuidasDok Amsterdam, het Noordzeekanaalgebied/ZaanIJ (NZKG), de as Stationsgebied Utrecht-Leidsche Rijn, Utrecht-Oost/Science Park en de A12-zone Oudenrijn-Lunetten.

Toekomstperspectief Amsterdam - Almere - Markermeer



Bron: Ondergrond Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2012

Het toekomstperspectief voor Almere is een westelijk georiënteerde stad met circa 60.000 nieuwe woningen ten opzichte van 2010 en een forse groei van het aantal arbeidsplaatsen. Het is hier prettig om te wonen, te werken en te recreëren. Almere is volwaardig onderdeel van het regionale mobiliteitsnetwerk van de Noordvleugel. Een IJmeerverbinding met een hoogstedelijke ontwikkeling van Almere Pampus is hierbij de stip op de horizon[3]. Deze verbinding is een metroachtig systeem dat Almere, in het bijzonder de locatie Pampus en Diemen direct verbindt met Amsterdam. Een deel van de regionale behoefte aan nieuwe woningen kan in Almere worden opgevangen. Dit verbetert de leefomgeving in de Noordvleugel en daarmee het internationale vestigingsklimaat.

Voor het Markermeer-IJmeer is het toekomstperspectief een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES), waardoor een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving ontstaat met aantrekkelijke natuur- en recreatiegebieden. Het ecologisch systeem van het Markermeer-IJmeer is vitaal, gevarieerd, robuust en biedt, door natuurinvesteringen, juridische ruimte om de gewenste ruimtelijke en recreatieve ontwikkelingen mogelijk te maken.

Adaptieve aanpak

Het Rijk kiest in deze structuurvisie voor een organische ontwikkeling met een gefaseerde aanpak.
Dit betekent dat er geen vaststaand eindbeeld of vaste einddatum voor de ontwikkeling wordt vastgelegd, maar dat op adaptieve wijze, stap na stap, naar het toekomstperspectief wordt toegewerkt. De marktvraag naar woningen en bedrijfslocaties is sturend. De overheid legt wel de hoofdstructuur en de programmatische bandbreedte van de gebiedsontwikkelingen vast. Die worden afgeleid van het toekomstperspectief en de verdere uitwerking ervan. Initiatieven voor stedelijke ontwikkeling komen meer bij burgers en bedrijven te liggen. Dit vraagt van alle partijen een andere rol, waarbij de nadruk ligt op goede samenwerking, een adaptieve strategie en duidelijke afspraken.
Ook voor natuur is een stapsgewijze aanpak op zijn plaats. Afhankelijk van het verloop van de ecologische processen zijn er minder, meer of andere (natuur)maatregelen nodig. Op deze manier wordt een ontwikkeling in gang gezet die rekening houdt met onzekerheden en die kan worden aangepast aan verschillende toekomstscenario's. Het is niet nodig om nu al definitieve keuzes te maken voor de lange termijn. Dit kan ook omdat de basis op orde is of op de korte en middellange termijn op orde komt.

Eerste stappen worden gezet

Overheden, maatschappelijke organisaties en private partijen zijn al volop bezig met het realiseren van het toekomstperspectief. Ter verbetering van de bereikbaarheid binnen de Noordvleugel wordt de komende jaren gewerkt aan de capaciteitsvergroting van de bestaande rijkswegen en spoorlijnen in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. Voor het spoor wordt aanvullend daarop een investering voor de middellange termijn[4] gedaan, waarmee een kwaliteitssprong naar hoogfrequent spoorvervoer wordt gerealiseerd. De woningbouwontwikkeling in Almere en het commitment van partijen hierop is een voorwaarde voor een succesvolle realisatie van OV SAAL en omgekeerd. Met de realisatie van deze uitbreidingen is de bereikbaarheid ook voor de langere termijn op orde. Verder wordt de bereikbaarheid tussen Almere en Utrecht verbeterd; dit betreft onder andere het verbreden van de A27 tussen Utrecht en knooppunt Eemnes (zie ook de kaart met korte en middellange termijn maatregelen) en een pilot met een snelbus tussen Almere en Utrecht De Uithof.

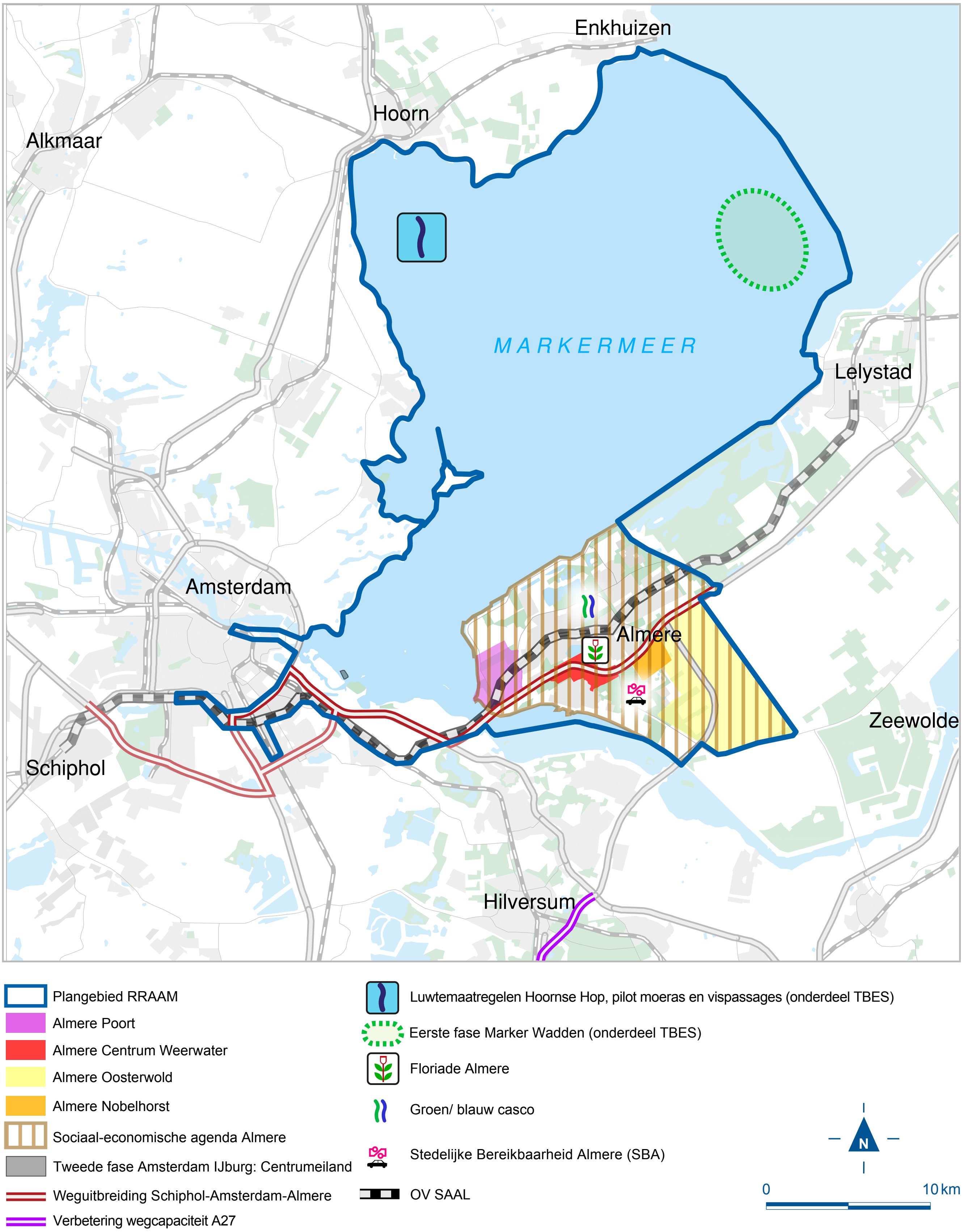
Almere groeit in fasen en organisch op locaties langs de bestaande vervoersassen (A6, A27 en Flevolijn) volgens het bestaande meerkernige stadsconcept. De locaties Poort, Nobelhorst, Centrum Weerwater en Oosterwold bieden ruimte aan een aanzienlijk aantal woningen, voorzieningen en aan bedrijvigheid.
De locatie Centrum Weerwater wordt ontwikkeld tot een locatie met (boven-)regionale centrumfuncties.
De Floriade in 2022 is een eerste initiatief en hierdoor zal het imago van Almere als aantrekkelijke suburbane stad een internationale impuls krijgen.
In Oosterwold wordt ruimte geboden voor verstedelijking, waarbij het gebied zijn groene en agrarische karakter behoudt en verder ontwikkelt. Het gaat daarbij om een ontwikkeling van onderop met een

---

[3] Meerdere alternatieven (zowel een alternatief met als een alternatief zonder IJmeerverbinding) zullen worden meegenomen in de afwegingen op weg naar deze stip.

[4] Tweede Kamer 32404, nr. 66, Den Haag 2013.

Korte en middellange termijn Amsterdam - Almere - Markermeer



Bron: Ondergrond Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2012

veelheid van particuliere plannen. De rol van de overheid beperkt zich hier tot het formuleren van ambities voor het gebied en het aangeven van de voorwaarden en spelregels.
Samen met de groei van Almere zal ook de stedelijke infrastructuur en groenblauwe structuur meegroeien. Tegelijkertijd wordt een volwaardig voorzieningenpakket op het gebied van onderwijs, werkgelegenheid, cultuur, sport en duurzaamheid ontwikkeld. Door de verstedelijking langs de bestaande vervoersassen te concentreren, wordt druk opgebouwd die nodig is voor een verdere westwaartse groei van Almere en worden de investeringen in deze vervoersassen maximaal benut.

In het Markermeer-IJmeer draagt het project Luwtemaatregelen Hoornse Hop bij aan het realiseren van het toekomstperspectief van het TBES. Complementair daaraan kan met de eerste fase van het project Marker Wadden worden gestart. Hiermee worden belangrijke stappen gezet ter verbetering van de ecologische kwaliteit en recreatieve gebruiksmogelijkheden.

Vervolgstappen

Op het moment dat de bouwlocaties in bestaand stedelijk gebied en langs de bestaande vervoersassen zijn benut, kan worden gestart met de ontwikkeling van de locatie Almere Pampus. Een vervolgonderzoek (MIRT-verkenning) naar verdere infrastructuurmaatregelen voor de ontsluiting van Almere Pampus wordt gestart als er in Almere ten opzichte van 2010 circa 25.000 woningen zijn gebouwd en er zicht is op afronding van de tweede fase van Amsterdam IJburg. Periodiek zal de voortgang van de woningbouw en van andere ontwikkelingen in de Noordvleugel worden gemonitord.

Na de MIRT-verkenning wordt een *go/no-go*-besluit genomen, waarbij meerdere alternatieven voor de ontsluiting van Almere worden meegenomen in de afweging (zowel een alternatief met een IJmeerverbinding (brug en tunnel) als een alternatief zonder IJmeerverbinding, waaronder een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding in Almere aansluitend op de bestaande spoorcorridor via de Hollandse Brug). De onderzoeksresultaten uit de huidige MIRT-verkenning RRAAM en het beperkte draagvlak bij de overheden in de Noordvleugel leiden er toe dat het alternatief Zuidelijk Tracé door het IJmeer (via Muiden in plaats van Amsterdam IJburg en met buitendijkse ontwikkeling) geen kansrijk perspectief is en dus niet verder wordt meegenomen in de afweging van alternatieven. Het ‘IJland’ (grootschalig buitendijks bouwen) voor de kust van Almere is op basis van de huidige onderzoeken nu eveneens geen kansrijk perspectief. De optie van een IJmeerverbinding met Amsterdam Centraal blijft open. Ook een IJmeerweg in combinatie met een openbaar vervoerverbinding blijft voor het Rijk een optie.

Bij de uiteindelijke keuze over de ontsluiting spelen naast de budgettaire inpasbaarheid ook regionaal draagvlak, bereikbaarheids-, ruimtelijke, economische (waaronder een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)) en leefbaarheidsargumenten een rol (conform de *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte* (SVIR))[5]. Hieronder vallen eveneens ecologische, landschappelijke, archeologische en cultuurhistorische aspecten. De gemeente Almere stelt positieve besluitvorming over de IJmeerverbinding als voorwaarde voor de ontwikkeling van de locatie Almere Pampus. Indien niet tot een IJmeerverbinding wordt besloten, treden het Rijk en de regionale overheden met elkaar in overleg over hoe de gedeelde ambitie ten aanzien van de versterking van de Noordvleugel en verantwoorde ontwikkeling van de stad Almere kan worden bereikt.

Welke natuurmaatregelen er wanneer nodig zijn voor de verdere ontwikkeling van een TBES, wordt bepaald op basis van monitoring en de resultaten van onderzoek. De vervolgstappen naar het robuuste systeem zijn gekoppeld aan Natura 2000, Kaderrichtlijn Water (KRW) en aan mitigerende maatregelen in relatie tot toekomstige ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld recreatie en een eventuele IJmeerverbinding.

[5] Tweede Kamer 32660 nr. 50, Den Haag 2012.

Afspraken

Om het toekomstperspectief en de stappen daar naartoe te realiseren, hebben het Rijk en de overheden in de Noordvleugel gezamenlijke afspraken gemaakt voor de komende jaren. Die afspraken staan in de realisatieparagraaf van deze Rijksstructuurvisie en in de *Bestuursovereenkomst RRAAM* en de *Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0*. Tezamen vormen zij de agenda voor de komende jaren. De samenhang tussen de stapsgewijze ontwikkelingen naar het toekomstperspectief wordt geborgd door het monitoren van de voortgang van de maatregelen en de effecten van de ontwikkelingen. Zo kan door het Rijk en de overheden in de Noordvleugel tussentijds worden bijgestuurd.

Resultaten verkenning

Het RRAAM-programma had de opdracht om de plannen uit 2009 voor de westelijke ontwikkeling van Almere, inclusief een IJmeerverbinding en de ontwikkeling van een TBES, te optimaliseren. Dit hebben Rijk en de overheden in de Noordvleugel samen met marktpartijen en maatschappelijke organisaties gedaan. Naast twee alternatieven met een IJmeerverbinding is door het Rijk ook een alternatief via de bestaande spoorcorridor over de Hollandse Brug onderzocht, met een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding in Almere.

Alle alternatieven zijn onderzocht op haalbaarheid, milieu- en welvaartseffecten. De optimalisatie is gelukt. De kosten voor infrastructuur, verstedelijking en natuur zijn flink omlaag gebracht, met behoud van effectiviteit. Dat neemt niet weg dat er voor een IJmeerverbinding sprake blijft van een zwaar negatief welvaartseffect. Echter, op basis van het onderzoek kan worden geconcludeerd dat een gefaseerde aanpak haalbaar en realistisch is.



1 Inleiding

Voor u ligt de Rijksstructuurvisie voor het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer. Deze visie op de opgaven die in dit gebied spelen en de daaraan gekoppelde keuzes en aanpak, is het resultaat van een gezamenlijk door het Rijk en de overheden van de Noordvleugel doorlopen verkenningsprocedure in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Deze verkenning vond plaats van november 2009 tot en met maart 2013.

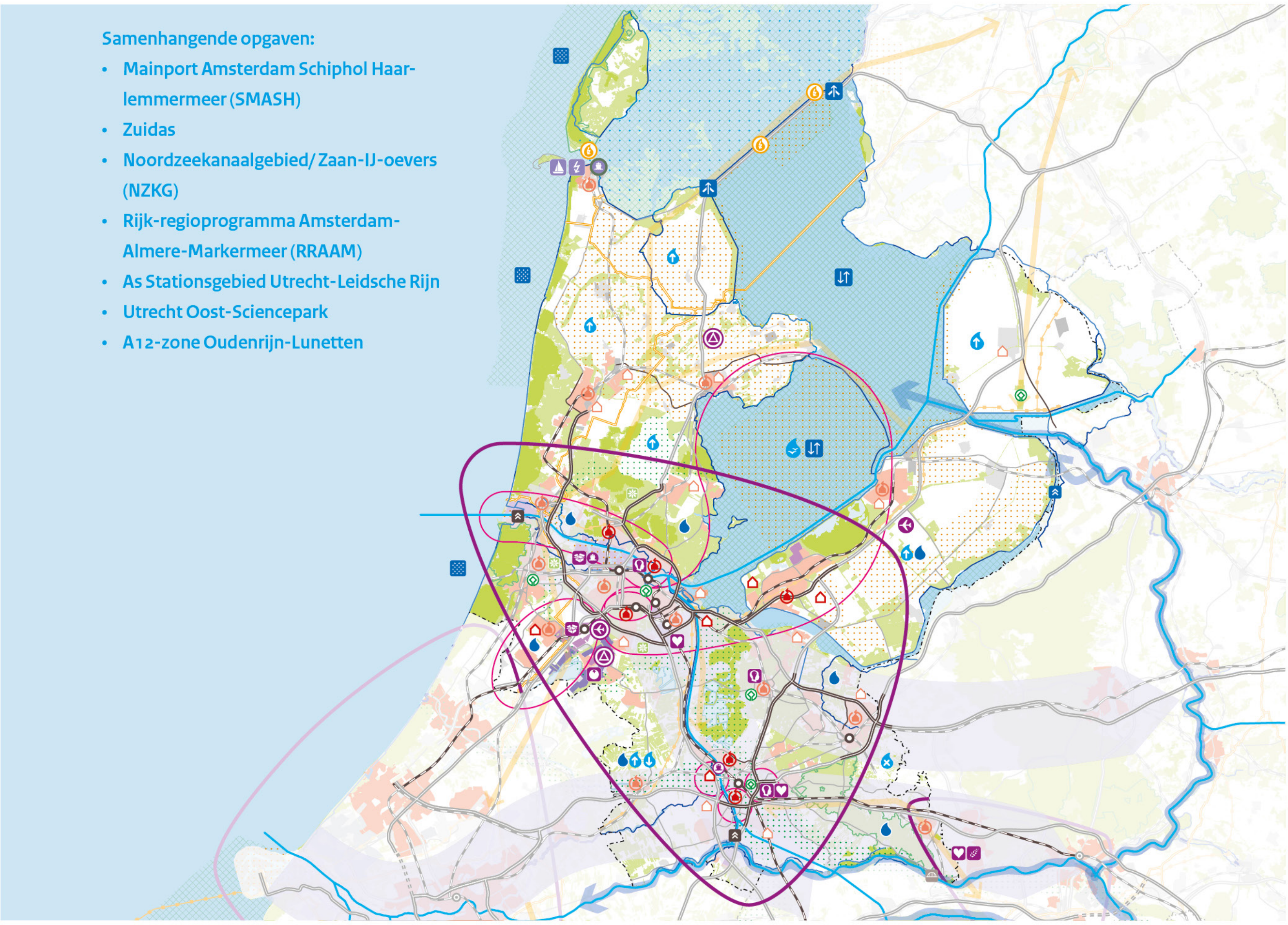
1.1 Achtergrond Rijk-regioprogramma Amsterdam - Almere - Markermeer

De Noordvleugel van de Randstad omvat het samenhangende stedelijke netwerk van het Noordzeekanaalgebied tot en met Utrecht, Amersfoort en Almere, met Amsterdam in het centrum. Het is een stedelijke regio die op nationaal niveau als economische motor fungeert en zich kan meten met andere groot stedelijke regio's in Noordwest-Europa. De Noordvleugel draagt in belangrijke mate bij aan het realiseren van de doelstelling van het kabinet uit de *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte* (SVIR)[6], om te komen tot een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat en een goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren.

De SVIR noemt in dat kader een aantal opgaven van nationaal belang in Noordwest Nederland, zoals het ontwikkelen van de Zuidas als economische toplocatie en het versterken van de Mainport Schiphol. Het mogelijk maken van de drievoudige ambitie op het gebied van verstedelijking, bereikbaarheid, natuur en recreatie in het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer is van belang voor het bieden van ruimte aan de demografische en economische groei van de regio. Deze opgave is niet alleen van belang voor de Noordvleugel, maar ook voor Nederland als geheel.

[6] Tweede Kamer 32660 nr. 50, Den Haag 2012.

Kaart Noord-West Nederland uit het MIRT-Projectenboek 2014



Algemeen

- Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren
- Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Economie

Nationaal

Topsectoren
- High Tech Systemen & Materialen
- Energie
- Creatieve Industrie
- Agro & Food
- Tuinbouw en Uitgangsmaterialen
- Life Sciences & Health
- Chemie
- Logistiek

- Mainport Rotterdam
- Greenport
- Burgerluchthaven van nationale betekenis
- Zeehaven van nationale betekenis
- Mulitimodaal knooppunt internationale betekenis (logistiek)
- Kennis
- ESA/ESTEC

Verstedelijking

Nationaal
- Uitleg
- Stedelijke vernieuwing / transformatie

Bereikbaarheid

Nationaal
- Hoofdwegennet
- Opgave hoofdwegennet
- Nieuwe verbinding hoofdwegennet
- Hoofdspoorwegennet
- Opgave hoofdspoorwegennet
- Hoofdvaarwegennet
- Opgave sluis
- Corridor achterlandverbinding

Regionaal
- Belangrijke regionale weg
- Nieuwe regionale verbinding
- HOV Samenhangend HOV-netwerk

Op de kaart zijn t.a.v. weginfrastructuur de huidige opgaven aangegeven waar een MIRT Verkenning, MIRT Onderzoek of planuitwerking loopt.

Natuur, Landschap & Erfgoed

Nationaal
- EHS op land (herijkt)
- Natura 2000 - land
- Natura 2000 - water
- Nationaal Park
- Cultureel erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed
- Object of ensemble op de (voorlopige) lijst werelderfgoed

Energie

Nationaal
- (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteits-productie > 500MW
- (Mogelijke) vestigingsplaats kerncentrale
- Kansrijk gebied windenergie (PlanMER)
- Hoogspanningsleiding >220kV
- Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV (indicatief)
- Buisleidingenstrook
- Energie uit water / Getijdenenergie

Water

Nationaal
- Primaire kering - voldoet niet
- Primaire kering - nader onderzoek
- Primaire kering - voldoet

- Piekafvoer / Afwatering
- Afvoerverdeling
- Maeslantkering, Nieuwe Waterweg
- Kustversterking / Zandsuppletie

- Zeespiegelstijging

- Coalitie Natuurlijke Klimaatbuffers

- Aandachtsgebied zoetwater door verzilting
- Peilbeheer / Waterbuffers
- Verzilting inlaatpunten

In november 2009 heeft het kabinet de brief *"Randstad-besluiten: Amsterdam-Almere-Markermeer"* (RAAM-brief)[7] vastgesteld. Daarin heeft het Rijk er samen met de overheden in de Noordvleugel voor gekozen om de versterking van de Noordvleugel door middel van drie samenhangende ambities op het gebied van verstedelijking (wonen en werken), bereikbaarheid en natuur en recreatie concreet in te vullen. Voor de verstedelijking werd uitgegaan van 60.000 extra woningen in Almere en voor de werkgelegenheid werd gestreefd naar 100.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Daarbij is in principe gekozen voor een westelijke ontwikkeling van Almere met een IJmeerverbinding en de ontwikkeling van een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES) in het Markermeer-IJmeer. Dit onder de voorwaarden van aanzienlijk lagere kosten en een substantieel betere verhouding tussen baten en kosten, zodanig dat deze verhouding vergelijkbaar wordt met andere complexe ruimtelijke projecten waarover door het Rijk positief is besloten.

De afspraken over de RAAM-brief met betrekking tot Almere zijn door het Rijk, de provincie Flevoland en de gemeente Almere vastgelegd in het *Integraal Afsprakenkader Almere* (IAK)[8].

1.2 Opdracht en uitvoering RRAAM

De westelijke ontwikkeling van Almere inclusief een IJmeerverbinding en de ontwikkeling van een TBES is niet alleen een grote gebiedsopgave, maar ook een grote financiële opgave. In de RAAM-brief is geconcludeerd dat de in 2009 beoogde alternatieven hoge kosten met zich meebrachten (totaal circa € 8,5 mld. voor infrastructuur, verstedelijking en natuur) en geen positieve kosten-batenverhouding kenden.
Het RRAAM-programma heeft de opdracht gekregen om de plannen uit 2009 te optimaliseren. Dit is gebeurd voor het vervoersconcept met ruimtelijke ontwerp (locatie Almere Pampus), voor een nieuwe verbinding over of onder het IJmeer, voor de natuurprojecten in het Markermeer-IJmeer en voor de gebiedsontwikkelingsprojecten in Almere Centrum Weerwater en Almere Oosterwold.
Er is binnen het programma RRAAM op basis van de 'Sneller en Beter'-aanpak in de afgelopen jaren door overheden samengewerkt met marktpartijen en maatschappelijke organisaties. Naast twee alternatieven met een IJmeerverbinding is door het Rijk een alternatief met een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding in Almere aansluitend op de bestaande spoorcorridor via de Hollandse Brug onderzocht. Alle alternatieven zijn onderzocht op haalbaarheid, milieu- en welvaartseffecten (zie hoofdstuk 5 "Verantwoording").
De consultatie en participatie van belanghebbenden is een belangrijke pijler in het programma RRAAM. Dit RRAAM-werk, een netwerk van maatschappelijke belangenorganisaties, heeft van af het begin meegedacht met het Rijk en de overheden in de Noordvleugel over de vraag hoe de drievoudige ambitie in dit gebied gerealiseerd kan worden. Dit heeft onder andere geleid tot verschillende adviezen over RRAAM, waarin in het bijzonder aandacht is gegeven aan de samenhang van de verschillende opgaven en de wijze waarop de ontwikkelingsstrategie vorm dient te krijgen. De effectonderzoeken en de resultaten van het consultatie- en participatieproces zijn meegenomen bij het opstellen van deze Rijksstructuurvisie.

---

[7] Tweede Kamer 31089, nr. 57, Den Haag 2009.
[8] *Integraal Afsprakenkader Almere*, januari 2010.

1.3 Adaptieve aanpak

De beoogde ontwikkeling van het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer kan alleen tot stand komen met voldoende initiatieven van onderop, die elkaar versterken en die door overheden worden gefaciliteerd. Het Rijk kiest daarom voor een organische ontwikkelingsstrategie, waarin stap na stap invulling wordt gegeven aan de gezamenlijke ambitie. De keuze voor deze ontwikkelingsstrategie wordt versterkt omdat de economische crisis langer aanhoudt dan verwacht werd tijdens het opstellen van de RAAM-brief. Dit heeft effect op de woningbouwproductie, het uitgavenpatroon van consumenten en de investeringskeuzes van bedrijven. Ook hebben de verschillende overheden op dit moment niet de financiële middelen om grote investeringen te doen. Dat betekent dat de ambities uit 2009 in een ander daglicht zijn komen te staan.
We weten niet zeker hoe de toekomst er uit zal komen te zien. In de Rijksstructuurvisie staat dan ook een adaptieve aanpak centraal. Deze aanpak is gericht op de toekomst: duurzaam en robuust. Daarmee is zij in staat om veranderingen op te vangen. De Rijksstructuurvisie geeft een beschrijving van het toekomstperspectief voor de drievoudige ambitie en hoe die kan worden bereikt. Dit toekomstperspectief met een westelijke ontwikkeling van Almere, een IJmeerverbinding en een TBES, is een gezamenlijk perspectief van het Rijk en de overheden in de Noordvleugel. Het gaat daarbij niet om een blauwdruk voor de toekomst, maar om een perspectief dat richting geeft aan de stappen die tussen nu en de lange termijn genomen moeten en kunnen worden. Ze verbindt daarmee de korte en (middel)lange termijn met elkaar zonder daar van te voren vaste termijnen of data aan te koppelen. De woningbehoefte kan lager of hoger uitvallen dan de huidige berekeningen, afhankelijk van de daadwerkelijke economische en demografische ontwikkelingen. De woningen en de bijbehorende infrastructuur komen daarom in stappen tot stand, reagerend op de behoefte op de woningmarkt en de mobiliteitsontwikkelingen. Ook voor natuur is een stapsgewijze aanpak op zijn plaats. Afhankelijk van het verloop van de ecologische processen zijn er minder of meer natuurmaatregelen nodig.

De rollen in de samenleving zijn veranderd. Een grote groep burgers, maatschappelijke organisaties en bedrijven wil handelen en veranderen, om werk te maken van een prettige leefomgeving. De overheid is in deze energieke samenleving[9] selectief betrokken, biedt ruimte voor maatwerk, faciliteert en verbindt initiatieven die van onderop komen. Op deze manier wordt een ontwikkeling in gang gezet die rekening houdt met onzekerheden, initiatieven alle ruimte geeft en kan worden aangepast aan verschillende toekomstscenario's.

9 *De energieke samenleving. Op zoek naar een sturingsfilosofie voor een schone economie*, PBL, 2011.

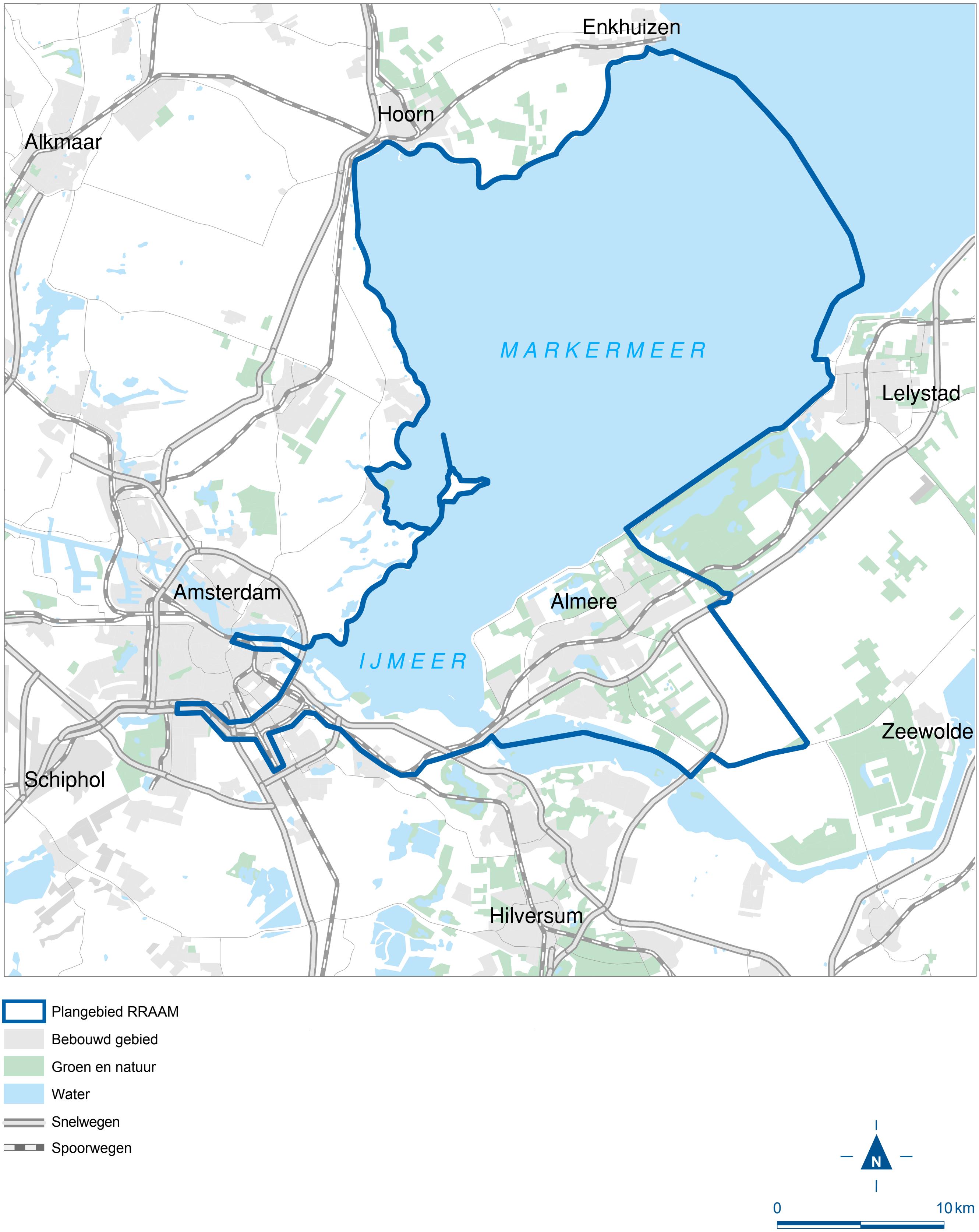
Historie ruimtelijke ontwikkelingsstrategie

Van verregaande overheidsinterventie …
Nederland heeft een sterk ontwikkelde ruimtelijke planningstraditie. De maakbaarheidsgedachte is bij uitstek in Nederland geworteld. Dit heeft geleid tot vergaande overheidsinterventie in de woningmarkt en ruimtelijke ordening in de loop van de 20ste eeuw. Het inpolderen van Flevoland en het ontwikkelen van Almere zijn prominente voorbeelden van deze maakbaarheidsgedachte. Het maken van nieuw land en nieuwe steden ter accommodatie van de snelle bevolkingsgroei en de behoefte aan uitbreiding van het landbouwareaal zijn sterk gestuurd vanuit de staat. Almere is tot in de kleinste details gepland. Eerst door de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, later door het stadsbestuur. Iedere boom, iedere busbaan, iedere straat en iedere woning is bedacht. De ruimte voor spontane ontwikkeling, initiatieven of de burger als opdrachtgever was lange tijd beperkt.

… naar sturen op hoofdlijnen …
Om meer ruimte te geven aan maatwerk en om recht te kunnen doen aan regionale verschillen en lokale krachten werkt het Rijk aan het verminderen van de regeldruk en het vereenvoudigen van kaders. De SVIR betekende een kentering in de ruimtelijke ordening. De Omgevingswet is de volgende stap om de juridisch-planologische kaders te vereenvoudigen. Met de SVIR is de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk gebracht bij diegene die het aangaat (burgers en bedrijven), laat het Rijk meer over aan gemeenten en provincies (‘decentraal, tenzij…’) en komt de gebruiker centraal te staan. Het Rijk kiest voor een meer selectieve inzet van Rijksbeleid op een beperkt aantal nationale belangen. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken (‘je gaat er over of niet’). Rijksbetrokkenheid kan aan de orde zijn indien een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en het de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt, zoals bijvoorbeeld ook de opgaven in de stedelijke regio rondom de Mainport Schiphol. Het Rijk zet in op een integrale en gebiedsgerichte benadering en samenwerking tussen de verschillende overheden en marktpartijen.

… en een nieuwe strategie van stedelijke ontwikkeling.
Voor deze Rijksstructuurvisie betekent dit een nieuwe strategie van ruimtelijke ontwikkeling, gericht op een nieuwe relatie tussen de burgers, bedrijven en overheid. Hierbij is een fundamenteel andere rol voor de overheid in het ruimtelijk ontwikkelingsproces weggelegd. De gekozen strategie richt zich op de transformatie van aanbod- naar vraaggestuurde ontwikkeling, waarmee de eindgebruiker of zelfbouwer centraal komt te staan. Er ontstaan nieuwe coalities van overheden en marktpartijen en er is meer ruimte voor particuliere initiatiefnemers en particulier opdrachtgeverschap. Er wordt pas gebouwd als er sprake is van een concrete (markt)vraag. De rol van de overheid (Rijk, provincies en gemeenten) verschilt per project en per situatie. De overheid legt wel steeds de gewenste hoofdstructuur en de programmatische bandbreedte van de gebiedsontwikkelingen vast. Die worden afgeleid van het perspectief voor de toekomst uit deze structuurvisie en de verdere uitwerking van dit perspectief voor de verschillende deelgebieden, zoals in de intergemeentelijke structuurvisie voor Almere Oosterwold en de kansenstrategie voor Almere Centrum Weerwater. Met deze nieuwe strategie komt het initiatief en de verantwoordelijkheid voor stedelijke ontwikkeling meer bij burgers en bedrijven te liggen.
Dit vraagt van alle partijen een andere rol, waarbij de nadruk ligt op goede samenwerking, een adaptieve strategie en duidelijke afspraken over verantwoordelijkheden. Als de (markt)vraag er is, is de overheid klaar om groot- of kleinschalige initiatieven te ondersteunen. Zo worden initiatieven zoveel mogelijk ondersteund door heldere spelregels, vereenvoudigde procedures en waar noodzakelijk basisvoorzieningen en infrastructuur.
Om initiatiefnemers uit te nodigen, is het van belang dat de overheid een heldere en gedragen visie over de lange termijnontwikkeling van het gebied neerzet. Deze structuurvisie is de visie van het Rijk op de ontwikkeling van het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer. Een visie die initiatiefnemers, ontwikkelaars en partners uitdaagt en verleidt tot investeren.

Plangebied van het Rijk-regioprogramma Amsterdam - Almere - Markermeer



Bron: Ondergrond Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2012

1.4 Scope en (gebieds)afbakening

Deze Rijksstructuurvisie gaat over het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer in de context van de Noordvleugel. De doelstelling van deze visie is dat de voorgestelde ontwikkelingen in dit gebied bijdragen aan het versterken van de gehele Randstad.

Het plangebied bestaat uit het gebied waarop de opgaven, de keuzes en de aanpak uit de Rijksstructuurvisie betrekking hebben. Concreet gaat het om een gebied dat de volgende elementen omvat:
- de bestaande stad Almere en de in Almere (verder) te ontwikkelen locaties (Oosterwold, Centrum Weerwater (inclusief Floriade) en Pampus);
- de weg- en spoorcorridor tussen Almere en Amsterdam (inclusief de aansluiting op het Amsterdamse infrastructuurnetwerk);
- het Markermeer en het IJmeer.

Daarnaast liggen er sterke relaties met de regio's Utrecht en Amersfoort.

De Rijksstructuurvisie heeft niet alleen een focus op de ruimtelijke en fysieke zaken, maar ook op de sociale en economische structuur van de Noordvleugel.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de gebiedsomschrijving van en de opgaven in de Noordvleugel van de Randstad. Hoofdstuk 3 beschrijft het toekomstperspectief voor dit gebied en de stappen op weg naar de realisatie daarvan. In hoofdstuk 4 worden de concrete acties genoemd om tot het toekomstperspectief te komen. Tot slot bevat hoofdstuk 5 de verantwoording van het werkproces dat binnen het programma RRAAM is doorlopen. In dit hoofdstuk is een koppeling gelegd met andere projecten in de Noordvleugel waarmee het programma RRAAM raakvlakken heeft. Ook worden de hoofdlijnen van de binnengekomen zienswijzen en van de Kamerbehandeling behandeld, alsmede de reactie daarop. In de bijlage "Nota van Antwoord Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer" wordt nader op de zienswijzen en reacties daarop ingegaan. Hoofdstuk 6 bevat de bijlagen bij deze structuurvisie. Deze bijlagen zijn digitaal beschikbaar op de bijgesloten CD-ROM.


ALMERE

2 Gebiedsbeschrijving en opgaven

2.1 Versterking economische topregio

De Noordvleugel is in economisch opzicht één van de sterkste regio's van Nederland en behoort wat betreft economische groei tot de top van Europa. In de Noordvleugel wonen ruim 3 miljoen mensen en hier wordt 25% van het bruto nationaal product verdiend.

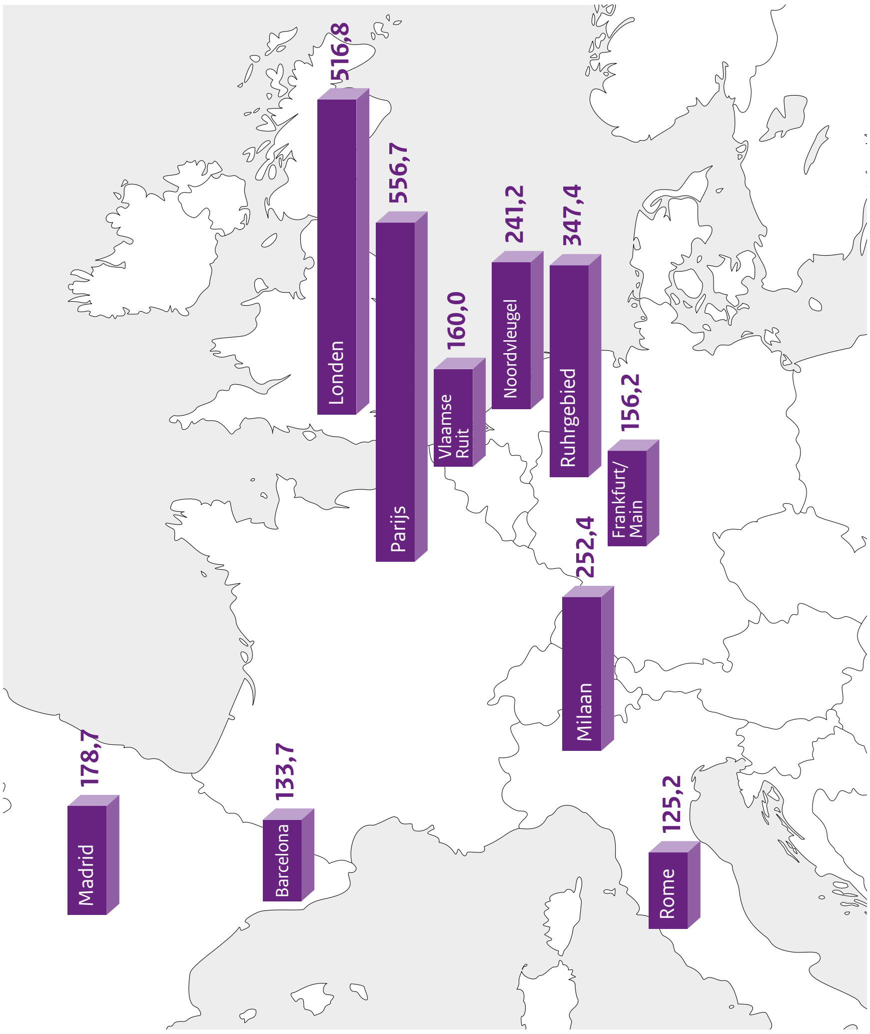
Voor Nederland als geheel is een florerende economie van de Noordvleugel van groot belang. Zonder continue aandacht voor de internationale concurrentiepositie wordt de regio ingehaald door andere Europese stedelijke regio's. Het kabinet wil de topsectoren waarin Nederland uitblinkt daarom nog sterker maken. In de Noordvleugel zijn maar liefst vijf van de negen nationale topsectoren vertegenwoordigd: Agro & Food, Creatieve Industrie, Life Sciences & Health, Logistiek en Tuinbouw & Uitgangsmaterialen. Dit onderstreept het economische belang en de diversiteit van deze regio. Verschillende stedelijke kernen (Amsterdam en Utrecht), economische clusters (Mainport Schiphol, de Zuidas, Amsterdamse zeehaven, Greenports Aalsmeer en Bollenstreek), de wetenschappelijke kenniscentra (in Amsterdam en Utrecht) en datahubs (NYSE Euronext Amsterdam, AMS-IX, media hub) in dit gebied vervullen een internationale spilfunctie.

Het topsectorenbeleid kan op langere termijn alleen succesvol zijn wanneer blijvend wordt voorzien in een excellent vestigingsklimaat. In dit verband zijn volgens het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) concurrentiefactoren als bevolkingsomvang en -dichtheid, bereikbaarheid, kennisinfrastructuur, arbeidsmarktfactoren, netwerkoriëntatie en *quality of life* van belang.

Aandachtspunt van de Randstad vergeleken met andere Europese regio's is volgens het PBL dat de dichtheid laag is en de schaal relatief groot. De opgave binnen deze 'dunne verstedelijkte regio' is om met behoud van de unieke eigen identiteit meer massa te maken door verdichting van stedelijke gebieden en zowel de interne als externe bereikbaarheid van de Randstad te versterken.

Naast de drievoudige ambitie voor de Noordvleugel zijn er ook aanzienlijke ruimtelijk-economische ontwikkelingen in aangrenzende gebieden in Nederland, in het bijzonder in de Zuidvleugel van de Randstad en in de regio Brainport Eindhoven. In onderlinge samenhang dragen deze ontwikkelingen in belangrijke mate bij aan de positionering van de Randstad en van Nederland als geheel in de wereld.

Top 10 bruto regionaal product (2011) naar Europese stedelijke regio's in miljard euro[10]



2.2 Versterking unieke identiteit Noordvleugel

De diversiteit aan compacte steden in de nabijheid van groen en water maakt de Noordvleugel uniek in vergelijking met andere Europese regio's. De rijke schakering van steden en dorpen, woon- en werkgebieden, cultuur- en natuurlandschappen, bos, land en water op korte afstand van elkaar, vormt een vestigingsfactor van betekenis. Diverse (inter)nationale voorzieningen zoals Schiphol Airport City, het Rijksmuseum, de Jaarbeurs Utrecht en aantrekkelijke landschappen zoals het Markermeer-IJmeer, het strand, de polders van het Groene Hart of de bossen van de Heuvelrug liggen binnen een half uur reistijd.

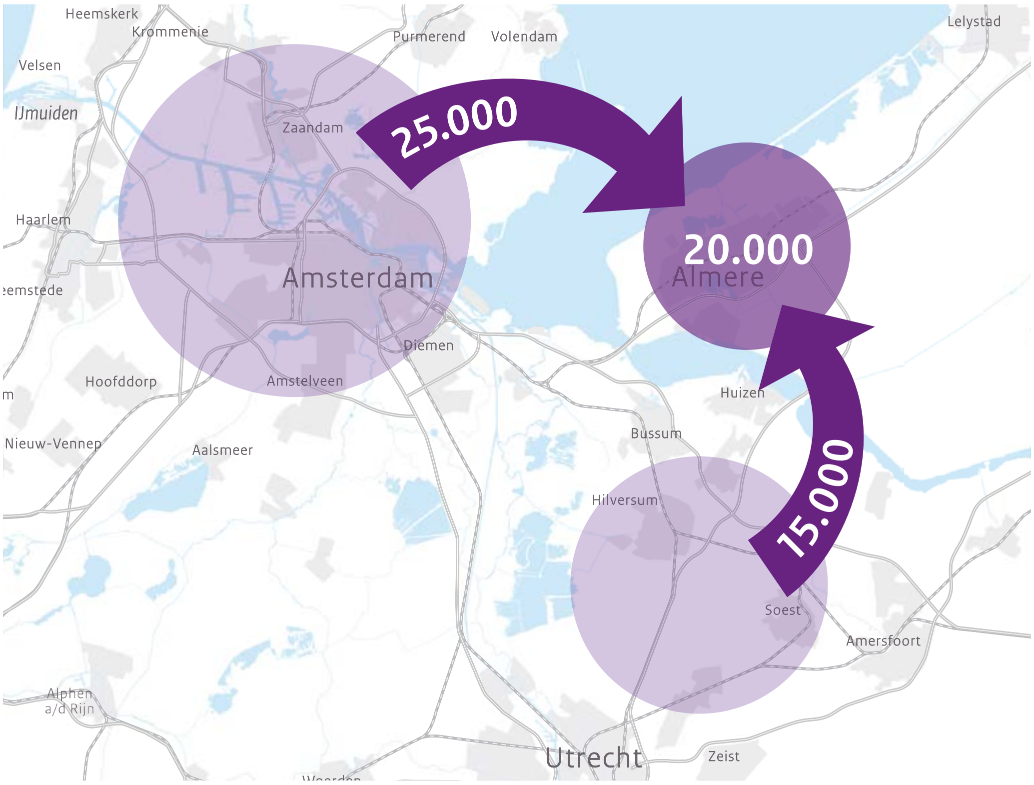
Woningbehoefteonderzoek laat zien dat ondanks de huidige situatie op de woningmarkt de vraag naar woningen in de Noordvleugel tot 2040 zeer groot zal zijn: circa 440.000 extra woningen. De vraag naar woonmilieus is gedifferentieerd: van hoogstedelijk tot landelijk, maar kent ook twee duidelijke 'toppen'. Zo bestaat er ten eerste een grote vraag naar centrumstedelijke woonmilieus en ten tweede naar groenstedelijke woonmilieus. In grote delen van de Noordvleugel zijn de mogelijkheden voor woningbouw beperkt. Binnen het westelijk deel van de regio komt dit vanwege de ruimte die de Mainport Schiphol, de Greenports en de Amsterdamse

[10] *De Top 20 van Europese Grootstedelijke regio's 1995-2011; Randstad Holland in internationaal perspectief*, TNO, december 2012.

haven vragen en gebruiken. Voor de cultuurlandschappen in het Groene Hart, Waterland, Vechtstreek en Heuvelrug heeft het Rijk de mogelijkheden voor woningbouw overgelaten aan de provincies Noord-Holland en Utrecht. Deze voeren hier een zeer terughoudend beleid, waardoor er een spanning is tussen de woningbehoefte en de ruimte om die te accommoderen. De provincie Utrecht kan hierdoor niet de totale woningbehoefte accommoderen. Een grootschalige ontwikkeling van nieuwe locaties ten noorden van het Noordzeekanaalgebied is problematisch, omdat dit naast investeringen in de locaties zelf ook van begin af aan flinke investeringen in de hoofdinfrastructuur vraagt.

Om de agglomeratiekracht en daarmee de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel te versterken, is het in lijn met de Gebiedsagenda Noord-Holland, Utrecht en Flevoland de opgave om zoveel mogelijk woningen in bestaand stedelijk gebied in de regio's Amsterdam, Utrecht en Amersfoort en langs bestaande infrastructuurcorridors te bouwen op de as Haarlemmermeer-Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. Aanvullende verstedelijkingslocaties worden in de directe nabijheid daarvan gezocht. Daarnaast hebben het Rijk en de overheden in de Noordvleugel geconcludeerd dat Almere goede mogelijkheden biedt om een aanzienlijk deel van de woningbehoefte van de Noordvleugel te accommoderen: richtpunt is 60.000 woningen (25.000 woningen uit Noord-Holland, 15.000 uit de regio Utrecht en 20.000 woningen voor de autonome ontwikkeling van Almere).

Herkomst behoefte aan 60.000 woningen uit de Noordvleugel in Almere



Woningbehoefte Noordvleugel

De huidige economische situatie heeft duidelijk invloed op de woningmarkt. Die ziet er nu anders uit dan midden jaren negentig toen koophuizen zeer snel verkocht werden. Op de korte termijn zal dit niet snel veranderen. Maar hoe zien de verwachtingen er voor de lange termijn uit? Juist dit is relevant voor de stedelijke ontwikkeling in de Noordvleugel met een horizon tot 2030 en verder.

Uit de lange termijn woningbehoefteprognose voor de Noordvleugel[11] blijkt dat de opgave voor Almere nog steeds reëel is. Kijkend naar zowel het verleden (waarin diverse economische crises plaatsvonden) als de toekomst, blijkt een voortgaande huishoudensgroei in dit gebied. Deze groei komt voornamelijk voort uit natuurlijke aanwas, aangevuld door de trek vanuit binnen- en buitenland naar deze regio. Ook de bevolkings- en huishoudensprognose tot 2025 van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) laten een duidelijke groei van Almere zien. Uit de prognose blijkt dat Almere tot 2025 met bijna 40 duizend inwoners tot een stad van circa 235 duizend inwoners groeit. Dit is in lijn met de (eerdere) verwachting van de lange termijn prognose tot 2040.

De Noordvleugel heeft vooral een grote aantrekkingskracht op jonge mensen. Hierdoor zet de huishoudensverdunning door. De groei van het aantal huishoudens in dit gebied brengt logischerwijs ook een toename van de woningbehoefte met zich mee. In termen van aantallen woningen op basis van deze behoefte komt dat naar aanleiding van de trendprognose neer op een toevoeging van bijna 440.000 woningen aan de huidige woningvoorraad in de Noordvleugel tot 2040, waarvan ruim 300.000 woningen in de Metropoolregio Amsterdam.

Gevoeligheidsanalyses op de vraag naar woningen laten zien dat deze cijfers zowel kunnen stijgen als dalen. De bandbreedte die daaruit voortkomt, toont ook in een extreem laag economisch scenario nog steeds een groei in de Noordvleugel. Samen met de eerste effecten van algemene beleidsmaatregelen om de woningmarkt te stimuleren, lijkt de economische crisis zich meer te manifesteren in de kwalitatieve vraag (meer vraag naar goedkopere huizen en huur) dan in de kwantiteit van de vraag.
Aan de aanbodzijde blijft door de crisis de nieuwbouwproductie laag. Dit heeft tot gevolg dat het aanbod van nieuwe woningen waarschijnlijk achterblijft bij de vraag naar woningen. Dit uit zich in een oplopend woningtekort ten opzichte van de initiële vraag. Daarbij is een gedifferentieerd aanbod van woningen noodzakelijk om de gewenste vraag te accommoderen en om de doorstroming te bevorderen.

2.3 Verbetering regionale bereikbaarheid

De Noordvleugel heeft haar economische koppositie mede te danken aan haar goede bereikbaarheid. De luchthaven Schiphol biedt toegang tot de gehele wereld en de Amsterdamse haven trekt aanzienlijke goederenstromen aan. In fysieke zin vormt Utrecht met Amersfoort de draaischijf tussen de Noordvleugel, Zuidvleugel, Brainport Eindhoven en een flink deel van het Europese achterland.

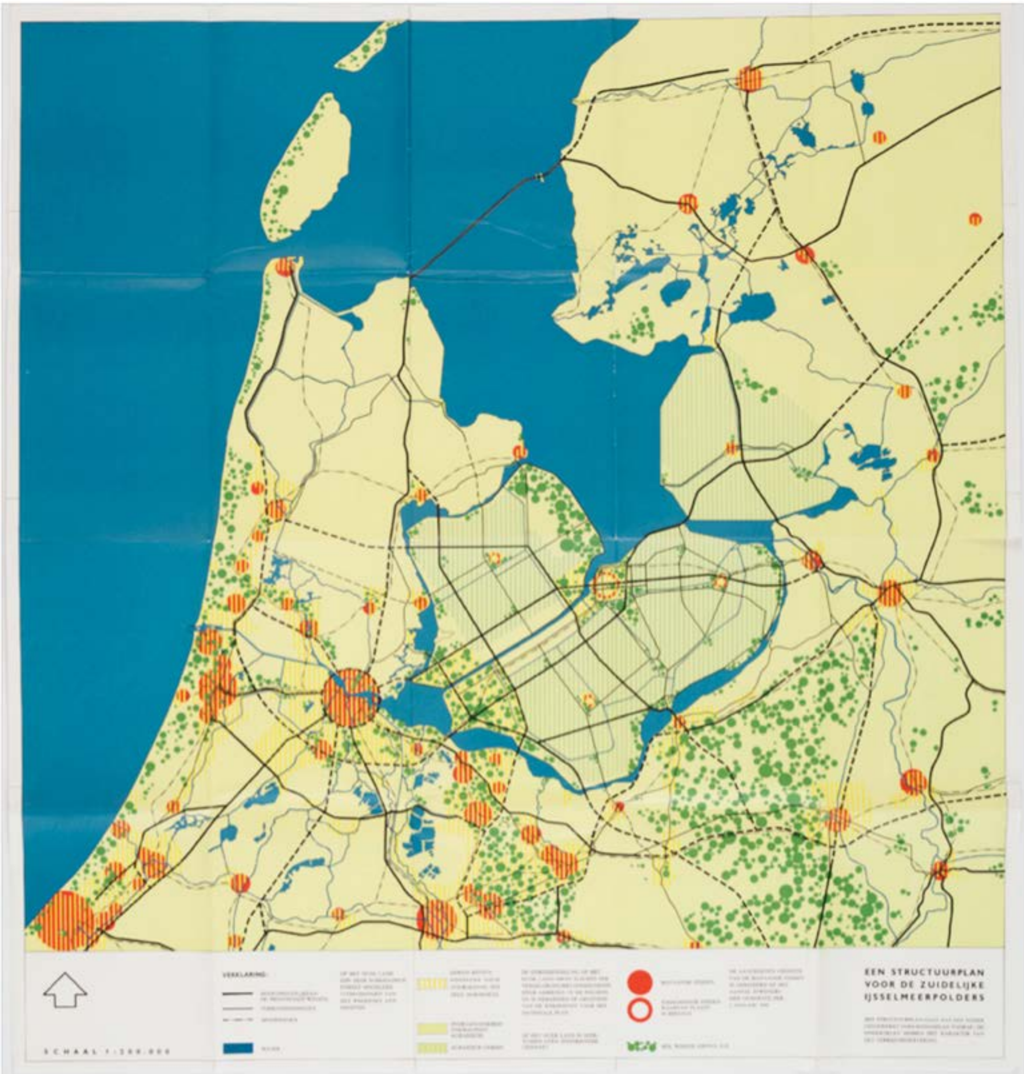
De Noordvleugel functioneert steeds meer als één samenhangend gebied,waarin men dagelijkse en reguliere activiteiten onderneemt, wat ook wel het *daily urban system*[12] wordt genoemd. Er is een intensieve interactie tussen de steden binnen de regio. Het *daily urban system* wordt door de toenemende mobiliteit steeds groter. De opgave is om deze ontwikkeling te begeleiden en te versterken.

[11] *Houdbaarheid woningbehoefteprognoses Noordvleugel*, ABF Research, oktober 2011.
[12] De term *Daily Urban System* duidt het gebied aan binnen de dagelijkse invloedssfeer van de stad *(Summers, A.A., P.C. Cheshire & L. Senn (1999), Urban change in the United States and Western Europe. Comparative analysis, and policy, Washington:* The Urban Institute Press.), *uit Vele Steden maken nog geen Randstad*, PBL, 2006.

Het is de opgave om de stedelijke regio op de lange termijn goed bereikbaar te houden met als doel om de stedelijke ontwikkeling te ondersteunen. De capaciteitsgroei op de weg en van het openbaar vervoer moet daarbij gelijk op gaan met de stedelijke ontwikkeling in de regio.

Almere is via één infrastructuurcorridor (weg en spoor) richting Amsterdam ontsloten via de Hollandse Brug. In het oorspronkelijke idee zou ook de Markerwaard worden ingepolderd. Daarmee zou Almere worden opgenomen in de ringstructuur van Amsterdam. In de *Nota Ruimte*[13] heeft het Rijk definitief besloten de Markerwaard niet aan te leggen. Dit heeft consequenties voor de connectiviteit van Almere met de Noordvleugel. Tezamen met de groei van Almere neemt logischerwijs ook de vraag naar mobiliteit in de regio toe. Daarmee is de bereikbaarheid tussen Amsterdam en Almere (weer) een belangrijk aandachtspunt.

Structuurplankaart uit een "Structuurplan voor de Zuidelijke IJsselmeerpolders" uit 1961



[13] *Nota Ruimte*, ministerie van VROM, 2006.

2.4 Kwaliteitsverbetering Markermeer-IJmeer

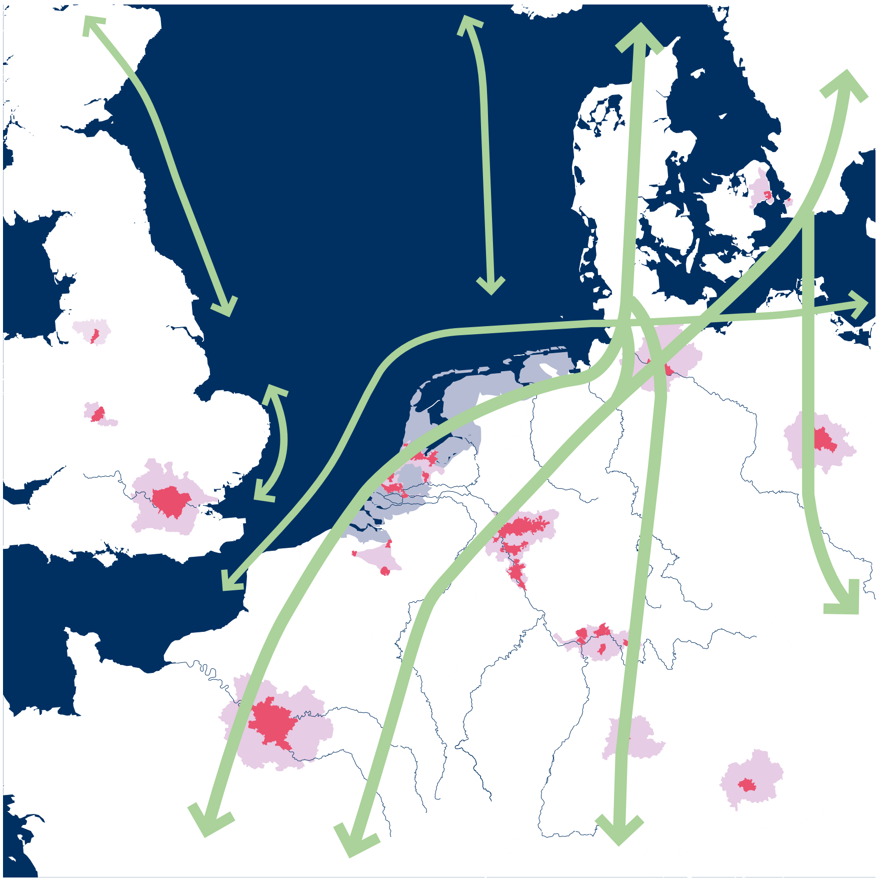
Met het afzien van de inpoldering van de Markerwaard in de *Nota Ruimte* is het Markermeer-IJmeer behouden als grootschalig open water in het hart van Nederland. Het Markermeer en het IJmeer herbergen een natuurkwaliteit die van (inter)nationaal belang is. Vele duizenden trekvogels en wintergasten komen jaarlijks naar de meren toe. Vanwege deze vogelkundige waarden en uitgestrekte waterplantenvelden is dit gebied in december 2009 definitief aangewezen als Natura 2000-gebied. Naast de Natuurbeschermingswet is ook de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) op het gebied van toepassing.

Het Markermeer-IJmeer is daarnaast een belangrijk watersportgebied. De mogelijkheden van recreatie aan de waterrand en op het water zijn een kwaliteit voor de stedelijke bewoners in de regio. Het Markermeer-IJmeer vormt een 'blauw hart' tussen Amsterdam en Almere. Andere economische belangen waar de meren een rol in vervullen zijn de beroepsvaart, zandwinning en visserij. Het Markermeer en het IJmeer vormen tevens samen met het IJsselmeer het nationale zoetwaterreservoir waar ruim de helft van Nederland van afhankelijk is.

De weidsheid en openheid van het gebied bieden een bijzonder contrast met de stedelijke dichtheid van Amsterdam en Almere. In de bodem en rondom het Markermeer-IJmeer zijn grote cultuurhistorische waarden aanwezig. De oude Zuiderzeestadjes en de voormalige verdedigingslinies van de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie vormen toeristische trekpleisters. Door de ligging in het midden van de Noordvleugel kan het Markermeer-IJmeer een nog grotere betekenis krijgen als de belevingswaarde en de gebruikswaarde verder worden ontwikkeld in harmonie met de hoge natuur- en cultuurhistorische waarde.

Ecologisch is de kwaliteit van het Markermeer en het IJmeer in de jaren negentig fors achteruit gegaan. Door verschillende processen, waaronder een sterke afname van de fosfaatbelasting, is het voedselaanbod voor vogels – met name driehoeksmosselen en spiering – sterk gedaald. Deze neerwaartse trend door de afname van de fosfaatbelasting wordt versterkt door de aanwezigheid van slib. Het Markermeer-IJmeer is op de meeste plaatsen ondiep, waardoor het bodemmateriaal wordt opgewerveld zodra de golfslag door wind wat toeneemt. Door de aanleg van de Houtribdijk blijft het slib in het systeem. Gevolg is dat het water van het Markermeer op veel plaatsen een groot deel van de tijd troebel is. Dit versterkt de neerwaartse trend en belemmert de ontwikkeling van waterplanten, terwijl die juist een bredere basis geven aan de voedselpyramide. Ook de spiering heeft het moeilijk, waardoor visetende vogels minder voedsel kunnen vinden. Door deze ecologische achteruitgang voldoet het systeem niet aan Natura 2000, wat de mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen beperkt.
Voor het Markermeer-IJmeer is het de ambitie om de kwaliteit te verbeteren, voor natuur, recreatie en landschap. Deze drie elementen zijn sterk met elkaar verbonden. Door te investeren in natuur ontstaat er meer juridische ruimte voor ruimtelijke ontwikkelingen zoals bijvoorbeeld recreatie. Om het huidige systeem om te vormen naar een toekomstbestendig systeem zijn de ecologische vereisten in beeld gebracht, te weten: heldere randen langs de kust, een gradiënt in slib van helder naar troebel water, land-waterzones van formaat en versterkte ecologische verbindingen. Daarbij is de borging van de Natura 2000-doelstellingen van dit gebied een voorwaarde. Deze voorwaarde betekent dat ontwikkeling van het gebied ten behoeve van menselijk gebruik alleen mogelijk is als er zicht is dat voldaan kan worden aan de Natura 2000-doelstellingen.

Ligging van de Noordvleugel ten opzichte van vogeltrekroutes en wetlandgebied in Noordwest Europa uit de RAAM-brief (2009)



Metropoolgebied

Grootstedelijke zones

Atlantische vogeltrekroute

Gebied lager dan NAP

2.5 Ontwikkeling evenwichtig en aantrekkelijk Almere

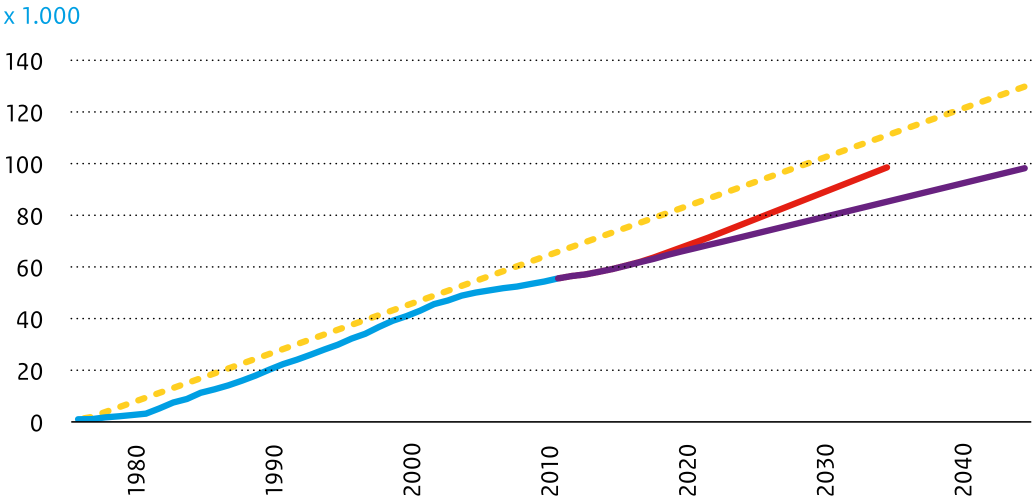
Almere is in de afgelopen 35 jaar uitgegroeid tot een stad met bijna 200.000 inwoners en 90.000 arbeidsplaatsen. Het is geen klassieke stad: de meerkernige structuur is uniek. Elke kern heeft een eigen geschiedenis en identiteit. De kernen liggen in een landschappelijk casco. Met haar vrijliggende busbanen en zes NS-stations beschikt de stad over een uitstekend openbaar vervoersysteem.
Inwoners en ondernemers zijn over het algemeen zeer tevreden over hun woning, de woonomgeving en de stad Almere. Het grootste deel van Almere is planmatig door overheid, ontwikkelaars en woningbouwcorporaties gerealiseerd. Sinds 2006 is er steeds meer ruimte gegeven aan eindgebruikers. Hierdoor zijn er in de afgelopen jaren, ondanks de crisis, nog zo'n 1.000 woningen per jaar gerealiseerd. Dit succes komt met name door het hoge aandeel door burgers gebouwde woningen.

De stad is nog jong en is een sterke groeier. Gevolg is dat de stad op een aantal onderdelen eenzijdig is. Dit heeft bijvoorbeeld betrekking op de woningvoorraad, een bevolking met hoofdzakelijk middeninkomens en middelbaar opgeleiden, de voorzieningenstructuur en de economische structuur. Eenzijdigheid maakt de stad kwetsbaar. Dit vraagt bij een doorgaande groei van Almere extra aandacht. Het is de opgave om de sociale en economische diversiteit te stimuleren en daarmee de stad meer in evenwicht te krijgen.

De ontwikkeling van Almere naar een stad met circa 320.000 inwoners[14] is een omvangrijke opgave. Het is bijna een complete verdubbeling van de huidige stad. De toevoeging van 60.000 woningen ten opzichte van 2010 is te vergelijken met het bouwen van een stad ter grootte van Arnhem of Haarlem. Dit betekent niet alleen woningen bouwen en infrastructuur aanleggen, maar tegelijkertijd zorgen voor een sociale, diverse, aantrekkelijke en leefbare stad met een eigen profiel. Met haar jonge bevolking kan Almere *human capital* leveren aan de economie van de Noordelijke Randstad. Almere heeft als *new town* ruimte voor nieuwe werk- en woonmilieus, experimenten en vernieuwend ondernemerschap. Dit profiel zorgt voor een complementariteit in de Noordvleugel en daarmee voor een versterking van de internationale concurrentiepositie.

[14] Uitgaande van de veronderstelde daling van de gemiddelde huishoudengrootte van 2,22 personen per huishouden in 2010 naar 2,09 in 2030 (Primos prognose 2011, ABF, 2011).

Grafiek woningbouwtempo Almere in verleden en toekomst (in aantal woningen)



- Historische woningbouwontwikkeling
- Hoog woningbouwtempo
- Laag woningbouwtempo
- Indicatieve ontwikkeling bij vast tempo van ca. 2500 woningen per jaar


Het Alnovum
Help, we zijn jarig!

3 Keuzes en aanpak

3.1 Organische ontwikkeling

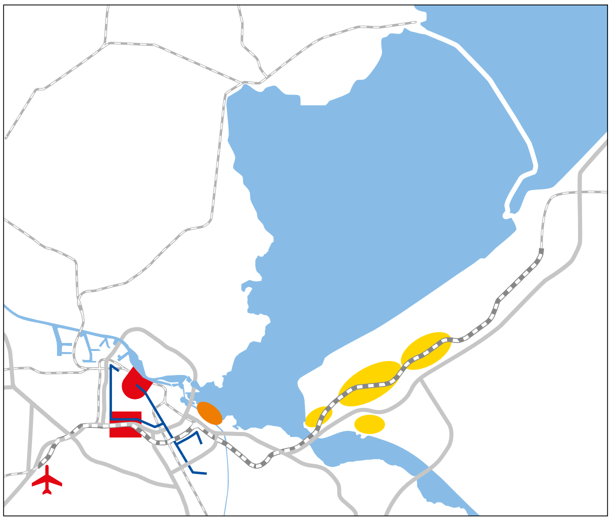
Het Rijk en de overheden in de Noordvleugel kiezen ervoor om het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer organisch te ontwikkelen. Organische ontwikkeling gaat uit van geleidelijkheid, adaptieve planning en het benutten van kansen die zich voordoen. Dit betekent dat vooraf geen vaststaand eindbeeld of vaste einddatum wordt vastgelegd, maar dat op flexibele wijze stap na stap naar een gewenst toekomstperspectief wordt toegewerkt. Op deze manier wordt een ontwikkeling in gang gezet die rekening houdt met onzekerheden en mogelijke kansen en risico's van de toekomst.

Een belangrijk onderdeel van de organische ontwikkeling is initiatief van onderop en een meer centrale rol voor initiatiefnemers. De overheden nodigen bedrijven, maatschappelijke organisaties en burgers uit om met initiatieven te komen (uitnodigingsplanologie), zijn daarbij selectief betrokken, bieden ruimte voor maatwerk en faciliteren initiatieven. Om initiatiefnemers uit te kunnen nodigen is een visie van de overheid op de toekomstontwikkeling nodig. Deze visie is hier beschreven.
Ook blijft er behoefte aan gezamenlijke sturing op hoofdlijnen om kaders te kunnen stellen en de voortgang op de diverse ambities te bewaken. De realisatieparagraaf van de Rijksstructuurvisie (hoofdstuk 4), de *Bestuursovereenkomst RRAAM* en de *Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0* dienen hiervoor als basis.

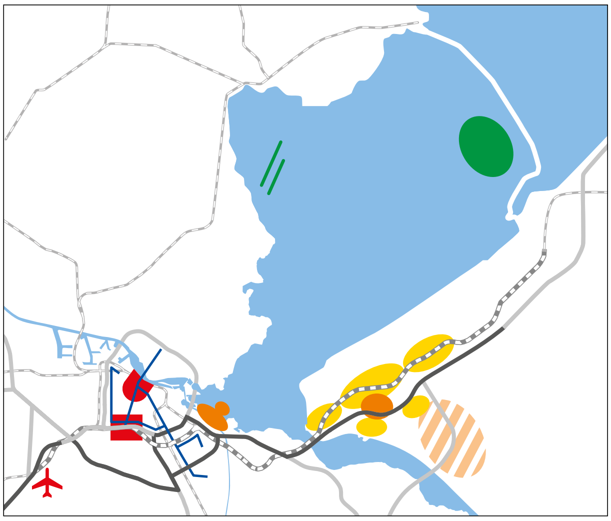
3.2 Adaptieve aanpak

Met een gefaseerde aanpak wordt toegewerkt naar het toekomstperspectief voor de Noordvleugel, de stip op de horizon. Dit toekomstperspectief geeft invulling aan de drie samenhangende ambities op het gebied van verstedelijking, bereikbaarheid, natuur en recreatie ter versterking van deze regio. Het geeft richting aan het handelen van overheden, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en burgers.
Het is nu niet nodig om voor de lange termijn definitieve keuzes te maken ten aanzien van verstedelijking en bereikbaarheid. De beoogde woningbouwopgave is gebaseerd op de verwachte vraag naar woningen in de komende decennia. De woningbehoefte kan lager of hoger uitvallen dan de huidige berekeningen, afhankelijk van de daadwerkelijke economische en demografische ontwikkelingen. De woningen en de bijbehorende infrastructuur komen daarom in stappen tot stand in reactie op de behoefte op de woningmarkt en de mobiliteitsontwikkelingen. De aanpak van vraagafhankelijk bouwen geldt niet alleen voor

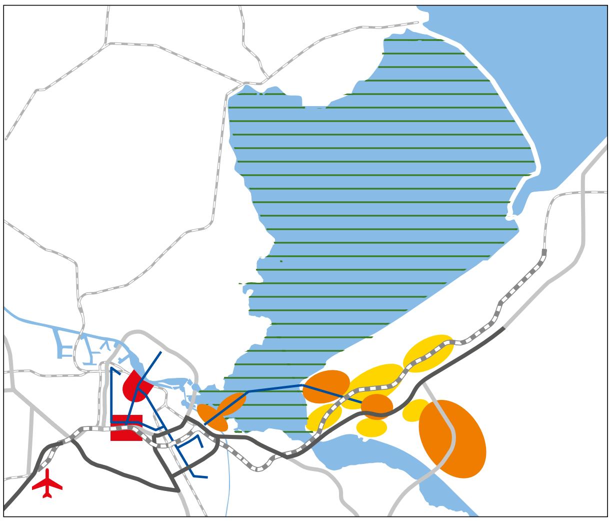
Schematisch overzicht adaptief ontwikkelproces



Situatie nu



Eerste stappen



Toekomstperspectief

woningen, maar ook voor economische activiteiten en voorzieningen. Zodra de markt of burgers initiatieven ontplooien, wordt hierop gereageerd vanuit de basishouding dat dit mogelijk is. De essentie van vraagafhankelijk bouwen is dat de vragers de ontwikkeling zelf bepalen. Overheden stellen alleen de hoognodige kaders op, waarbinnen initiatiefnemers bepalen wat op welk moment gebouwd wordt.

Ook voor natuur is een stapsgewijze aanpak op zijn plaats. Afhankelijk van het verloop van de ecologische processen zijn er minder, meer of andere (natuur)maatregelen nodig. Nu wordt niet precies vastgelegd wat wanneer moet gebeuren. Na het zetten van de eerste stappen wordt op basis van monitoring, ambitie en ruimtelijke ontwikkelingen bekeken wanneer welke natuurmaatregelen worden genomen. Door stap na stap te bepalen welke maatregelen genomen worden, wordt verstandig omgegaan met de onzekerheden die ecologische processen met zich meebrengen, kunnen koppelkansen maximaal benut worden en kan goed worden ingespeeld op de juridische vereisten.

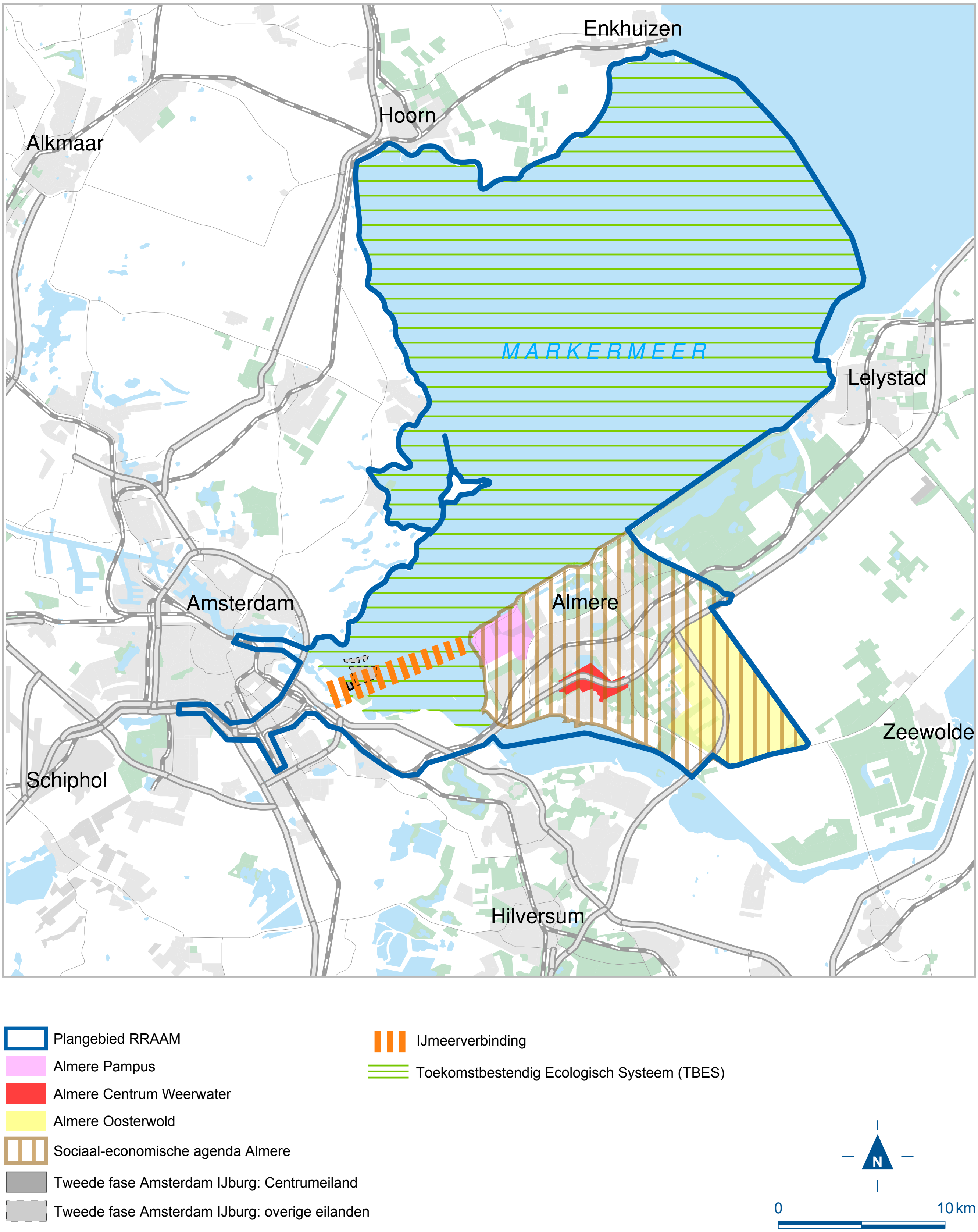
Ervaringen met organische ontwikkeling in Almere

De strategie van organische ontwikkeling is niet nieuw voor Almere. In Almere is hiermee de afgelopen jaren volop ervaring opgedaan op verschillende schaalniveaus en met verschillende typen initiatiefnemers en eindgebruikers.

Organische kavelontwikkeling
In 2006 is gestart met de ontwikkeling van het Homeruskwartier in de locatie Poort, bestaande uit ruim 3.000 afzonderlijke zelfbouwkavels en projecten in mede-opdrachtgeverschap. Het bijpassende stedenbouwkundig plan bestaat uit een collectief raamwerk van wegen, water en groen, waarbinnen een veelheid aan typologieën is bedacht. Aan alle denkbare verschijningsvormen is ruimte gegeven, van “Ik-bouw-duurzaam” tot “Ik-bouw-mijn-woonwerkwoning”, van “Ik-bouw-mijn-grachtenpand” tot “Ik-bouw-met-hout”. In 2009 is, in het verlengde daarvan, de regeling “Ik-bouw-betaalbaar” geïntroduceerd. Met deze regeling wordt zelfbouw ook bereikbaar voor de lagere inkomensgroepen: mensen met een inkomen tussen € 20.000 en € 36.000 bruto per jaar. “Ik-bouw-betaalbaar” is een financieringsconstructie – zonder subsidie, met commerciële grondprijzen – waarbij de gemeente Almere en woningbouwvereniging De Key garant staan voor het bedrag dat de toekomstige bewoners niet (direct) zelf kunnen betalen.

Organische wijkontwikkeling
Terwijl het Homeruskwartier nog een strak en markant stedenbouwkundig ontwerp kent, onderzoekt de gemeente Almere bij volgende deelgebieden in hoeverre ook de stedenbouwkundige structuur kan worden overgelaten aan initiatieven van onderop. Dat leidt niet tot één toverformule die overal toepasbaar is, maar juist tot een verscheidenheid aan mogelijke benaderingen. Zo is sinds eind 2008 ervaring opgedaan met het betrekken van grote stakeholders als corporaties en projectontwikkelaars bij de ontwikkeling van hele wijken. Zij nemen een deel van de gemeentelijke taken over in de aanleg en het beheer van de wijk. De voorwaarde van de gemeente Almere is dat zij zich duurzaam verbinden aan de woningbouwlocaties. Zo is Amvest verantwoordelijk voor de ontwikkeling van de Kustzone in de locatie Poort en Ymere voor de locatie Nobelhorst. Beide partijen willen zich, vanuit hun aard als belegger en verhuurder, langjarig aan de locaties binden. Zij hebben daardoor een belang bij de kwaliteit van de ontwikkeling en het toekomstig beheer. De gemeente Almere heeft beide uitgedaagd om met interessante plannen te komen, waardoor ze de kans kregen om hun belang zelf vorm te geven. Die kans is benut door voor beide gebieden bijzondere plannen te ontwikkelen, op basis waarvan inmiddels realisatiecontracten zijn gesloten. Verdergaande organische ontwikkeling wordt in de toekomst uitgewerkt in de locatie Oosterwold.

Toekomstperspectief Amsterdam - Almere - Markermeer



Bron: Ondergrond Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2012

3.3 Toekomstperspectief

Economische topregio

Het toekomstperspectief is een verder versterkte internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel, zodat deze regio concurreert met economisch krachtige stedelijke regio's als Londen, Parijs, Ruhrgebied en Milaan. Om blijvend internationaal concurrerend te kunnen zijn, is de Noordvleugel aantrekkelijk voor innovatieve en creatieve bedrijven en hun kenniswerkers. Dit vraagt om een 'én-én' benadering. Zonder aantrekkelijke leefomgeving (planet), geen kenniswerkers (people) en geen concurrerende Noordvleugel (profit) en vice-versa. Deze benadering heeft geleid tot duurzame oplossingen waarin deze functies slim zijn gecombineerd.

De Noordvleugel heeft een aantrekkelijk vestigingsmilieu met een goede bereikbaarheid en aantrekkelijke natuur- en recreatiegebieden in en rond het Markermeer-IJmeer. De belangrijkste economische centra in de driehoek Amsterdam-Almere-Utrecht zijn goed met elkaar verknoopt. In het toekomstperspectief is de concurrentiekracht van de Noordvleugel vergroot door versterking van de aanwezige economische clusters van topsectoren (specialisaties), verbetering van de connectiviteit en de netwerken binnen de regio en met andere regio's, door compacte verstedelijking en door behoud en versterking van de specifieke kenmerken in de Noordvleugel. Het gebrek aan dichtheid van de Noordvleugel in vergelijking met andere (buitenlandse) stedelijke regio's is hierdoor gecompenseerd (*borrowed size*[15]).

Unieke identiteit Noordvleugel

De verstedelijking in de Noordvleugel is in het toekomstperspectief geconcentreerd in bestaand stedelijk gebied en langs de bestaande infrastructuurcorridors op de as Haarlemmermeer-Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. Er is geïnvesteerd in de economische centra rond de Mainport Schiphol, in het Noordzee-kanaalgebied en in Amsterdam en Almere. Rondom het Markermeer-IJmeer zijn in Amsterdam (locatie IJburg tweede fase) en Almere (locatie Pampus) unieke stedelijke milieus ontwikkeld, die met een hoog-waardige openbaar vervoerverbinding zijn verbonden met de economische centra de Zuidas, de Mainport Schiphol en het stadscentrum van Amsterdam. In de locatie Almere Oosterwold is een agrarisch landschap geleidelijk getransformeerd naar een woonwerkgebied in lage dichtheden met stadslandbouw, natuur en recreatie. Deze nieuwe woon-, werk- en recreatiemilieus zijn belangrijke vestigingsplaatsfactoren voor binnen- en buitenlandse bedrijven en dragen bij aan de concurrentiekracht van de Noordvleugel.

Goede regionale bereikbaarheid

De capaciteit van de rijkswegen en de openbaar vervoerverbindingen op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere houdt binnen het toekomstperspectief gelijke tred met de stedelijke ontwikkeling in de Noord-vleugel. Dit geldt zowel voor de (inter)nationale, regionale als lokale verbindingen. Almere is volwaardig onderdeel van het mobiliteitsnetwerk van de Noordvleugel. Een IJmeerverbinding is hierbij de stip op de horizon[16], gekoppeld aan de ontwikkeling van de locatie Almere Pampus (binnendijks). Hiermee ontstaat, naast de Flevolijn via de Hollandse Brug, een tweede regionale openbaar vervoerverbinding tussen Amsterdam en Almere. Het is een metroachtig systeem dat goed aansluit op het Amsterdamse netwerk (metro, tram en bus) en loopt tussen de stations Almere Centrum (via de locaties Almere Pampus en Amsterdam IJburg) en Amsterdam Zuid. Hier wordt de grootste groei van de vervoersstromen verwacht. De optie van een IJmeer-verbinding met Amsterdam Centraal blijft open. Ook een IJmeerweg in combinatie met een openbaar vervoerverbinding blijft voor het Rijk een optie. Een IJmeerverbinding kan bijdragen aan een betere verknoping van de regionale economische markten, stimuleert de uitwisseling van wonen, werken en recreëren in de regio en zorgt daarmee voor een vergroting van het regionale *daily urban system*. In Diemen biedt een IJmeerverbinding kansen voor verdere ruimtelijke ontwikkeling van de locaties Plantage de Sniep en Bergwijkpark. Amsterdam IJburg wordt geen eindhalte, maar komt meer centraal in de metropoolregio te liggen en Almere wordt een meer integraal onderdeel van de Noordvleugel. Dit leidt tot een versterking van de sociaal-economische structuur van Almere en een meer gedifferentieerde ontwikkeling van die stad.

---

15 De term *borrowed size* staat voor het lenen van de kracht van nabije buren, waarbij excellente verbindingen cruciaal zijn (bron: *Essay toekomst van de stad; De economie van de stad in de mondiale concurrentie*, PBL, 2012).

16 Bij het vervolgonderzoek naar de ontsluiting van de locatie Almere Pampus zullen voor een goede afweging meerdere alternatieven worden meegenomen, waaronder ook een ontsluiting met een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding in Almere aansluitend op de bestaande spoorcorridor via de Hollandse Brug.

Evenwichtig en aantrekkelijk Almere
Almere heeft zich in het toekomstperspectief ontwikkeld tot een westelijk georiënteerde stad met circa 60.000 nieuwe woningen ten opzichte van 2010 en een forse groei van het aantal arbeidsplaatsen. Het is een stad waar het prettig is om te wonen, te werken en te recreëren. Om hooggekwalificeerd personeel, bedrijven, kennisinstellingen en instituten uit binnen- en buitenland aan te trekken, is een diverse stedelijke omgeving ontwikkeld met nieuwe goed ontsloten hoogstedelijke en landelijke milieus. Deze milieus zijn complementair aan de al aanwezige suburbane milieus in Almere en de Noordvleugel. De nieuwe stadsdelen passen in het unieke meerkernige stadsconcept. Almere is een evenwichtige stad met een diverse bevolking en goede voorzieningen op het gebied van cultuur, onderwijs, sport en werkgelegenheid. Almere is daarmee aantrekkelijk voor de doelgroepen die naar de Noordvleugel trekken. De uitbreiding van Almere draagt bij aan de realisatie van schaalvergroting en verbetering van de leefomgeving in de Noordvleugel en biedt daarmee kansen voor de versterking van de hele Randstad.

Robuust Markermeer-IJmeer
Voor het Markermeer-IJmeer is het toekomstperspectief een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES): een ecologisch systeem dat vitaal, gevarieerd en robuust is, en dat juridische ruimte biedt om de gewenste (grootschalige) ruimtelijke en recreatieve ontwikkelingen mogelijk te maken. Door de investeringen in de natuur zijn de mogelijkheden voor recreatieve ontwikkelingen toegenomen en is in de natuurprojecten ingezet op mogelijkheden voor synergie tussen recreatie en natuur. In het toekomstperspectief is invulling gegeven aan de vier ecologische vereisten: heldere (water)randen langs de kust, een gradiënt in slib van helder naar troebel water, land-waterzones van formaat en versterkte ecologische verbindingen. De aanleg van het project Marker Wadden geeft daar mogelijk invulling aan, evenals de Luwtemaatregelen Hoornse Hop en de aanleg van vispassages. Hierdoor is er een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving met aantrekkelijke natuur- en recreatiegebieden ontstaan.

3.4 Eerste stappen worden gezet

In de Noordvleugel wordt sinds de afspraken in het IAK volop gewerkt aan de realisatie van het toekomstperspectief. De verdere ontwikkeling van de Noordvleugel borduurt voort op de bestaande kwaliteiten en potenties van het gebied en versterkt de samenhang tussen het stedelijke, infrastructurele en groenblauwe netwerk. Hiermee wordt de basis voor het toekomstperspectief gelegd.

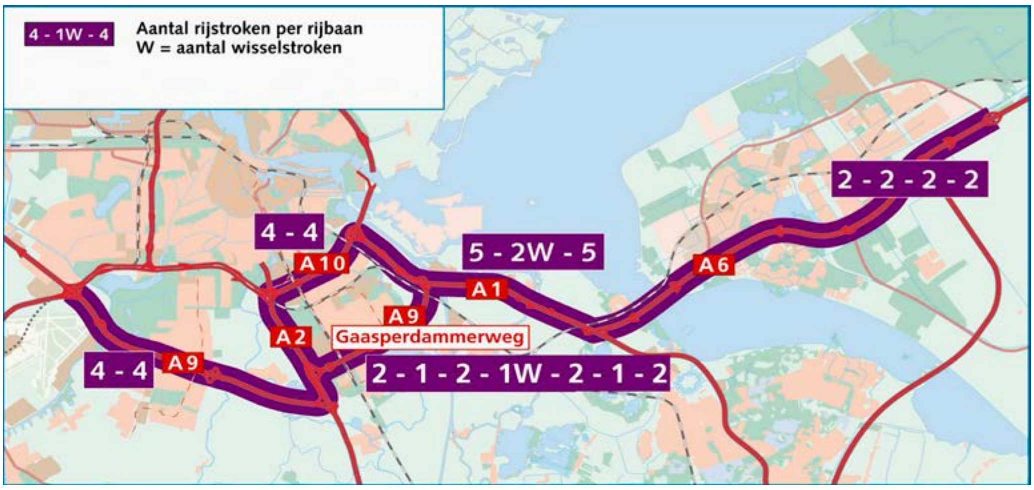
Noordvleugel
Verstedelijking
Het toevoegen van de geprognosticeerde vraag naar woningen in de Noordvleugel tot 2040 (440.000 woningen) vereist meerdere bouwlocaties. Het grootste gedeelte van de woningen wordt ontwikkeld in bestaand stedelijk gebied, door bestaande wijken in de stad te verdichten en te herstructureren en kantoor- en bedrijvenlocaties te transformeren. De gemeente Amsterdam heeft bijvoorbeeld het voornemen 70.000 woningen binnenstedelijk te realiseren[17]. ZaanIJ is één van deze projecten. Ook de regio's Utrecht en Amersfoort hebben de ambitie om zoveel mogelijk, liefst tweederde van de woningopgave, in bestaand gebouwd gebied tot stand te brengen. Bestaande cultuurlandschappen en natuurgebieden zoals de Heuvelrug, het Groene Hart en Waterland worden hiermee gespaard. Om in de vraag naar woningen te voldoen, zullen echter nieuwe uitleglocaties nodig blijven. Deze worden ontwikkeld langs bestaande vervoersassen, zoals Amsterdam IJburg tweede fase, Bloemendalerpolder, Leidsche Rijn en Almere. Sinds 2010 wordt in Almere gebouwd
aan de 60.000 woningen die als toekomstperspectief worden gezien. Er zijn vanaf 2010 tot eind 2013 circa 4.000 woningen gebouwd. Ondanks de crisis stijgt het aantal inwoners van Amsterdam nog steeds
en neemt de woningbezetting toe.

---
[17] *Structuurvisie Amsterdam 2040*, gemeente Amsterdam, februari 2011.

Bereikbaarheid
Om de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de Noordvleugel mogelijk te maken, wordt de komende jaren al gewerkt aan het verbeteren van de bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer. Door het uitvoeren van een aantal infrastructuurprojecten kan de mobiliteitsgroei in de regio op een goede wijze worden gefaciliteerd.

Zo worden de bestaande rijkswegen A9, A10-Oost, A1 en A6 tussen Schiphol, Amsterdam en Almere in het komende decennium verbreed (project SAA). De extra rijstroken over een lengte van circa 60 kilometer zorgen ervoor dat het verkeer beter doorrijdt en reistijden betrouwbaarder worden. Daarbij wordt ook de leefbaarheid langs deze rijkswegen verbeterd door middel van de aanleg van een tunnel in Amsterdam Zuidoost, een eco-aquaduct op de A1 bij Muiden en het op maaiveld brengen van de A6 bij de Weerwater-zone in Almere. Ook wordt er een pakket aan geluidsreducerende maatregelen uitgevoerd. Het wegverkeer is met de voorgenomen capaciteitsvergroting op de corridor A9/A10/A1/A6 duurzaam op orde.

Infrastructuurmaatregelen project SAA

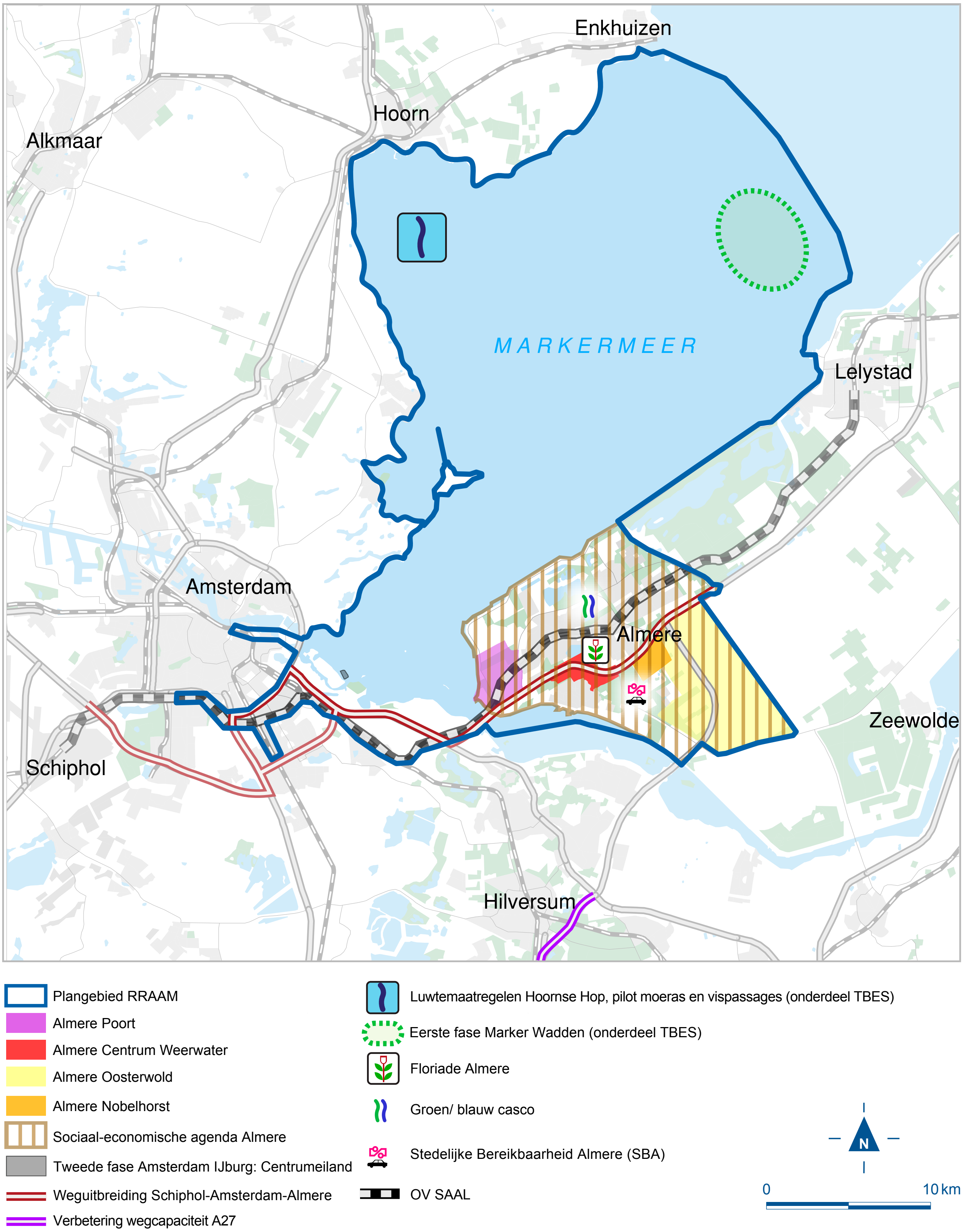


In december 2012 is de Hanzelijn tussen Lelystad en Zwolle geopend, waarmee de capaciteit, kwaliteit en flexibiliteit van de spoorverbinding tussen de Noordvleugel en het noorden en noordoosten van Nederland is verbeterd. Ook is het station Almere Poort geopend.

Daarnaast wordt het bestaande spoor tussen Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad in verschillende fasen uitgebreid en aangepast (project OV SAAL). Voor de korte termijn zijn met betrekking tot de Zuidtak in Amsterdam en de Flevolijn de Tracébesluiten genomen en is de uitvoering gestart.
Aanvullend wordt geïnvesteerd in maatregelen voor de middellange termijn[18], waarmee een kwaliteitssprong naar hoogfrequent spoorvervoer wordt gerealiseerd. Het betreft de uitbreiding van station Weesp van 6 naar 8 sporen. Na oplevering van deze infrastructuuruitbreiding en het *European Rail Traffic Management System* (ERTMS), kan de mogelijkheid worden geboden om iedere tien minuten een Intercity en iedere tien minuten een Sprinter te laten rijden op de SAAL-corridor. Daarnaast nog eens vier Intercity's per uur vanuit Flevoland naar Amsterdam Centraal en ook op de Gooilijn kan iedere tien minuten een Sprinter rijden. Hiermee ontstaat een aantrekkelijke dienstverlening en -regeling voor deze regio, die tevens bijdraagt aan een hoogwaardige en robuuste ontsluiting van Almere, de Zuidas en Schiphol. De woningbouwontwikkeling in Almere zoals beschreven in deze structuurvisie en het commitment van partijen hierop is een voorwaarde voor een succesvolle realisatie van OV SAAL en omgekeerd.

[18] Tweede Kamer 32404, nr. 66, Den Haag 2013.

Korte en middellange termijn Amsterdam - Almere - Markermeer



Bron: Ondergrond Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2012

Om een goede doorvaart op de Vecht te garanderen zullen de dienstregeling op het spoor en de brug-openingen van de Vechtbrug bij Weesp op elkaar worden afgestemd.

Verder is een ontwerp-tracébesluit opgesteld, waarin wordt voorgesteld om de wegcapaciteit tussen Utrecht en Almere uit te breiden in het A27-deeltraject Utrecht Noord-knooppunt Eemnes. Verdere uitbreiding van de capaciteit van de A27 tussen het knooppunt Eemnes en Almere is onderzocht en blijkt vooralsnog niet nodig. Er is een pilot gestart met een snelbus tussen Almere en Utrecht De Uithof via de A27. Vanuit het programma Beter Benutten wordt de aansluiting in Almere van de A27 met de Waterlandseweg verbeterd.

Natuur en recreatie

Eveneens van belang voor een concurrerende stedelijke regio is het verbeteren van de kwaliteit in en rond het Markermeer-IJmeer, zowel voor natuur en landschap als voor recreatie en toerisme. Daarbij ligt de prioriteit bij de maatregelen die nodig zijn voor het halen van de Natura 2000-instandhoudingsdoelen.
Om te bepalen welke maatregelen voor het behalen van de Natura 2000-doelen noodzakelijk en effectief zijn, voert Rijkswaterstaat momenteel twee onderzoeken uit: de studie naar de Autonome Neerwaartse Trend (ANT, gereed in 2013) en het programma Natuurlijk(er) Markermeer-IJmeer (NMIJ, gereed in 2015). Uit de eerste resultaten van de ANT-studie komt naar voren dat het voor Natura 2000 en de Kaderrichtlijn Water nodig is om het natuursysteem gevarieerder en daardoor minder kwetsbaar te maken door middel van heldere ondiepe zones en land-waterovergangen in het Markermeer. Voor deze ecologische verbetering is een samenhangend pakket van natuurmaatregelen nodig. Ze verbeteren de ecologische situatie op verschillende manieren. Daarom is in september 2012 de Verkenning Luwtemaatregelen Hoornse Hop gestart.
De luwtemaatregelen dragen bij aan het halen van de Natura 2000- en de KRW-doelstellingen en kunnen tezamen met maatregelen ter verbetering van de vismigratie en de pilot “Moeras” worden gezien als een eerste fase van het TBES.
Naast deze maatregelen ziet het Rijk het project Marker Wadden als de volgende stap om te komen tot een toekomstperspectief van een TBES in het Markermeer-IJmeer, waarbij meerdere maatschappelijke belangen worden gediend (natuur, recreatie, ondernemerschap en archeologische waarden van de waterbodem). Tegelijk wordt bij de aanleg van de Marker Wadden gebruik gemaakt van een innovatieve aanlegmethode, waardoor het project ook bijdraagt aan kennisontwikkeling rond de aanleg van natte natuur. Het project Marker Wadden geeft zowel invulling aan land-waterovergangen, ondiepe heldere zones als een gradiënt in slib. Daarnaast draagt het bij aan de realisatie van het robuuste ecologische systeem als toekomstperspectief[19].
De Marker Wadden zijn complementair aan de Luwtemaatregelen Hoornse Hop.

Wat betreft recreatie en toerisme ligt de focus op het benutten van kansen op combinaties van natuur met toeristisch-recreatieve ontwikkelingen. Deze aspecten zijn sterk met elkaar verbonden. Door te investeren in natuur komt er meer juridische ruimte voor ontwikkelingen op het gebied van toerisme en recreatie. Op deze manier kan een unieke en nationale trekpleister ontstaan waar zowel bewoners van de Noordvleugel als van buiten de regio naar toe komen om te genieten van de rust, ruimte en unieke recreatiemogelijkheden.

Voor de infrastructuur en de woningbouw is zand nodig en voor de natuurontwikkeling grond. Er worden daarom mogelijkheden onderzocht voor het optimaliseren van de zand- en grondstromen en daarmee samenhangende mogelijke kostenbesparing (werk met werk maken).

Almere

Verstedelijking, stedelijke bereikbaarheid en groenblauwe structuur

Almere groeit in fasen en organisch op locaties langs de bestaande vervoersassen A6, A27 en Flevolijn en passend binnen het stadconcept met kernen in het groen. Er is allereerst begonnen met de bouw in de locaties Poort en Nobelhorst. Ook worden er in de locaties Noorderplassen West, Haven en in de bestaande stad woningen toegevoegd. Op de Stichtsekant komt een regionaal bedrijventerrein. Op die manier wordt stedelijke druk opgebouwd die nodig is om een verdere groei van Almere succesvol te laten zijn. In de huidige plannen heeft de gemeente ruimte voor circa 20.000 woningen.

---

[19] Het Rijk draagt onder voorwaarden financieel bij aan de eerste fase van het project, dat zodanig wordt ingericht dat het ook bijdraagt aan het halen van de Natura 2000-instandhoudingsdoelen. Ook is het van belang dat de regio zich blijft committeren aan de opgave.

Vanaf 2013 is gestart met de ontwikkeling van de locatie Oosterwold. Hier worden eindgebruikers verantwoordelijk voor het grondgebruik. In Oosterwold wordt het landschap gedomineerd door agrarische activiteiten en op termijn organisch getransformeerd naar een woonwerkgebied in lage dichtheden met stadslandbouw, natuur en recreatie. Voor het eerst gaan initiatiefnemers voor een gebied van 4.300 hectare zelf bepalen hoe de woningen, de bedrijven en ook het landschap worden gevormd. Zij bepalen het programma en het tempo. De uitkomst staat niet van te voren vast. De nieuwe strategie voor deze locatie is dan ook geen plan, maar een ordening van een proces om organische ontwikkeling te organiseren. In de *Intergemeentelijke Structuurvisie Oosterwold* wordt ruimte geboden voor 15.000 woningen en worden de collectieve spelregels vastgelegd waarbinnen de organische gebiedsontwikkeling zich kan afspelen.
Deze spelregels bestaan onder andere uit een kaart met basiscondities voor het hele gebied en een aantal algemene spelregels en kavelspecifieke voorwaarden. Dit is een voor Nederland nieuwe aanpak. Onder de noemer "Nu al eenvoudig beter" wordt in de locatie Oosterwold reeds gewerkt in de geest van de Omgevingswet. Met de Omgevingswet kunnen (ruimtelijke) projecten straks sneller en gemakkelijker starten.

In 2013 is gestart met de ontwikkeling van de locatie Centrum Weerwater. Met een unieke ligging aan de A6, het Almeerse stadscentrum en het Weerwater biedt deze locatie potenties voor verdergaande ontwikkeling met (boven-) regionale centrumfuncties. Het plan laat zich het best omschrijven als een kansenstrategie. De Floriade die Almere in 2022 mag organiseren, geeft hier een eerste invulling aan. Uiteindelijk zal de locatie Centrum Weerwater zich ontwikkelen tot een hoogwaardig stedelijk woon- en werkmilieu. Deze locatie is een voorbeeldproject in het kader van de toekomstige Omgevingswet, waarbij de verdubbelde A6 voor aanvang van de Floriade in 2022 gerealiseerd is.

De fysieke infrastructuur dient met de gefaseerde groei van Almere van een stad van 200.000 naar ongeveer 320.000 inwoners mee te groeien. Dit geldt zowel voor de stedelijke infrastructuur als de groenblauwe structuur. Gekoppeld aan de locaties Poort, Nobelhorst en Oosterwold zal de stedelijke bereikbaarheid gefaseerd op peil worden gehouden (project Stedelijke Bereikbaarheid Almere (SBA) eerste fase) en zal worden geïnvesteerd in bestaande en in nieuwe grote groengebieden. De uitvoering van het project SBA eerste fase, waaronder de verdubbeling van de Waterlandseweg en een deel van de Hogering, wordt momenteel voorbereid.

Snelle groei van Almere kan druk opleveren op de bestaande stad. Het aanbod van nieuwbouwwoningen kan verhuisbewegingen tot stand brengen vanuit bestaande locaties met als risico dat de sociaal-economische structuur in deze locaties uit balans raakt. Om dit tijdig te kunnen signaleren en te kunnen interveniëren, wordt gewerkt aan de invoering van een *early warning system*. Hierbij worden de effecten van de groeiopgave op de bestaande stad in kaart gebracht. Daarnaast wordt via de "Staat van de Stad" jaarlijks een specifiek aspect van de snelle groei van de stad uitgelicht en worden de effecten in kaart gebracht.

Uitbreiding van de stad met een nieuw groenblauw raamwerk (700 ha.) en doorontwikkeling van het bestaande groenblauw raamwerk (600 ha.) in Almere creëert een bijzonder woon, werk, en leefmilieu, dat van betekenis is voor het vestigingsmilieu in de Noordvleugel. Gekoppeld aan de woningbouwlocaties wordt een eerste drietal grote groengebieden verder ontwikkeld: Poorthout, Almeerderhout en Eemvallei. Ten aanzien van de dekking van het groenblauw raamwerk is het uitgangspunt dat de helft uit de grondexploitaties van de locaties Almere Oosterwold, Centrum Weerwater en Pampus kan worden gedekt[20].

[20] Voor de dekking van de andere helft wordt gedacht aan het (voorgenomen/op te richten) Fonds Verstedelijking Almere (zie hoofdstuk 4 "Realisatieparagraaf" en additionele kostendragers, zoals energiewinning, bovenlokale bos- en natuurcompensatie en rood voor groen-constructies.

Duurzaamheid
Het Rijk en de gemeente Almere streven naar een duurzame stedelijke ontwikkeling. Een leidraad hiervoor vormen de zeven Almere Principles[21]. Centraal staat het ontwerpen van systemen op de terreinen energie, mobiliteit, water en productief landschap waarbij ook aandacht is voor de bevordering van de gezondheid. Er wordt ingezet op systeemoptimalisaties door optimaal hergebruik van producten en grondstoffen, reductie van schadelijke emissies en maximale waardecreatie. Door de omvang van de Almeerse opgave is het mogelijk en rendabel om dergelijke systeeminnovaties door te voeren.

De ambitie is dat Almere energieneutraal is in 2025, onder meer door toevoeging van windenergie en realisatie van een groot energiepark in het Almeerderhout. Ook de Floriade 2022 en het traject op weg daar naartoe (*Growing Green Cities*) geeft een belangrijke impuls aan de duurzame ontwikkelingen die in Almere en de Noordvleugel plaatsvinden. Bij de plannen voor woningbouw is in de grondexploitatie rekening gehouden met een bijdrage voor duurzaamheid.

Floriade 2022



In september 2012 maakte de Nederlandse Tuinbouwraad bekend dat Almere de Floriade 2022 mag organiseren. Almere doet dat door haar eigen agenda *Green City* en de agenda *Growing Green* van de Nederlandse tuinbouwsector samen te voegen. Met *Growing Green Cities* als leidend thema nodigt Almere de tuinbouwsector, bestuurders, bedrijven en bewoners uit voor een tien jaar durende samenwerking om, door de best practices van steden wereldwijd en de innovaties van de tuinbouw samen te brengen, te komen tot een ideale *Green City* als een nationale en internationale inspiratiebron.

De toewijzing van de Floriade 2022 geeft een nieuwe focus aan het economische beleid in Almere. Hierbij wordt bekeken of innovaties in de topsector Tuinbouw & Uitgangsmaterialen in Flevoland kunnen worden uitgetest en gevalideerd. Almere en Flevoland als *living lab*. Met ondersteuning van het ministerie van Economische Zaken (EZ) verkent de provincie Flevoland de instelling van een speciale economische zone hiervoor.

Het ruimtelijk ontwerp bestaat uit een groene *Cité Idéale*, die in het hart van de stad, direct aan de (verdubbelde) A6 en langs de oevers van het Weerwater komt te liggen. Dit podium heeft geen tijdelijk karakter. Het gebied wordt ontwikkeld als een nieuwe, blijvende stadswijk: Almere Floriade, een park van beleving, cultuur en ontspanning voor de mensen in de stad.[22]

[21] De 7 Almere Principles betreffen: Koester diversiteit; Verbind plaats en context; Combineer stad en natuur; Anticipeer op verandering; Blijf innoveren; Ontwerp gezonde systemen en Mensen maken de stad.
[22] www.floriade.nl.

Economie
De economische structuur in Almere ontwikkelt zich verder. Om een vitale stad te ontwikkelen, is vooralsnog een ambitie van 100.000 arbeidsplaatsen gedefinieerd. Met haar jonge bevolking levert Almere *human capital* aan de economie van de Noordvleugel. Almere heeft als *new town* ruimte voor nieuwe werk- en woonmilieus, experimenten en vernieuwend ondernemerschap. Hierbij is excellent gastheerschap voor nieuwe en zittende ondernemers belangrijk. In de jonge economie van de stad zijn zelfstandigen zonder personeel (ZZP-ers) en het midden- en kleinbedrijf (MKB) relatief sterk vertegenwoordigd. Zij krijgen alle ruimte om zich verder te ontplooien. Daarnaast ontstaat met de groei van de stad al een forse autonome groei van het aantal banen door bevolkingsvolgende groei. Naast de autonome groei is het de ambitie om banen te creëren in een aantal stuwende sectoren. Deze zijn in het economisch programma "Almere Werkt!" vastgelegd: Duurzaam bouwen & Gebiedsontwikkeling, Health, ICT & Media, Lelystad Airport en Wellness & Life Sciences.

De stuwende sectoren kunnen de Almeerse economie reliëf geven. Om dit te stimuleren is in 2009 de *Economic Development Board Almere* opgericht, die nauw samenwerkt met de Amsterdamse Board. Daarnaast biedt Almere uitbreidingsruimte aan bedrijven, als ze die op hun huidige locatie niet hebben. Het Rijk ondersteunt de economische doelen van Almere met het beschikbare instrumentarium (zoals deregulering en topsectorenbeleid).

Onderwijs, cultuur en sport
Een goede, complete en kwalitatief hoogwaardige onderwijsinfrastructuur is een zeer belangrijke vestigingsfactor. De eerste kansen zijn al verzilverd door de investeringen van het Rijk, de provincie Flevoland en de gemeente Almere met de komst van Hogeschool Windesheim en de Christelijke Agrarische Hogeschool Vilentum. In samenwerking met het bedrijfsleven moet vooral in het middelbaar en hoger onderwijs een aanbod ontstaan dat aansluit bij de toekomstige behoeften en waarmee bedrijven kunnen worden verleid om zich in Flevoland te vestigen.

Zowel de culturele als de sportieve infrastructuur is van eminent belang voor de sociale samenhang in nieuwe en oudere delen van Almere. Op cultureel gebied wordt ingezet op het koppelen van nationale voorzieningen aan Almeerse kwaliteiten (eigen profiel), het versterken van het cultureel middenveld, het ruimte bieden aan zelforganisatie en ondernemerschap en het besteden van aandacht aan cultuureducatie en talentontwikkeling. Op het terrein van sport ligt de focus op een wijkgericht aanbod aan breedtesport, sectoroverstijgende talentontwikkeling en een gericht aanbod aan topsportevenementen en -voorzieningen.

3.5 Vervolgstappen

Westelijke ontwikkeling Almere
Op het moment dat de locaties in bestaand stedelijk gebied en langs de bestaande infrastructuurcorridors zijn benut, kan worden gestart met de ontwikkeling van Almere Pampus. Deze locatie kan qua woningbouwtype concurreren met andere bouwplannen in de Noordvleugel, zoals Amsterdam IJburg tweede fase. Almere Pampus wordt daarom pas gerealiseerd als de vraag naar dergelijke stedelijk milieus voldoende is. De bouw van Almere Pampus hangt samen met het besluit over de ontsluiting tussen Amsterdam en Almere. Door de gemeenten Almere en Amsterdam en de provincies Flevoland en Utrecht is aangegeven dat voor het ontwikkelen van Almere Pampus een IJmeerverbinding noodzakelijk is.

Vervolgonderzoek ontsluiting Amsterdam-Almere
Een vervolgonderzoek naar verdere infrastructuurmaatregelen (MIRT-verkenning) gekoppeld aan de westelijke ontwikkeling van Almere wordt gestart als er in Almere ten opzichte van 2010 circa 25.000 woningen zijn gebouwd en er zicht is op afronding van Amsterdam IJburg tweede fase. Een IJmeerverbinding is hierbij de stip op de horizon. Recentelijk is Amsterdam gestart met de aanleg van het Centrumeiland als eerste deelplan van IJburg tweede fase. Dit biedt ruimte om invulling te geven aan de verwachte regionale woningbehoefte. Zo'n flexibele invulling is in lijn met de adaptieve aanpak waarvoor in deze Rijksstructuurvisie is gekozen. Naar verwachting is de stedelijke druk op zijn vroegst rond 2025 voldoende om een vervolgonderzoek te starten. Het vervolgonderzoek kan waarschijnlijk sneller worden doorlopen dan de gebruikelijke

twee jaar, gezien de MIRT-verkenning die de afgelopen twee jaar is uitgevoerd. Tussentijds zal de voortgang van de woningbouw en andere ontwikkelingen in de Noordvleugel worden gemonitord in relatie tot de ontwikkeling van de vervoersdruk op de corridor Amsterdam-Almere. Aanleg van ontsluitende infrastructuur wordt opnieuw afgewogen, gebruik makend van de dan actuele gegevens over de vraag naar woningen en mobiliteit. In dit licht stelt de gemeente Almere dat positieve besluitvorming over de IJmeerverbinding een voorwaarde is voor de ontwikkeling van Almere Pampus.

In het vervolgonderzoek worden meerdere alternatieven voor de ontsluiting en de verstedelijking van Almere Pampus onderzocht: zowel een alternatief met IJmeerverbinding (brug en tunnel) als een alternatief zonder IJmeerverbinding (waaronder een hoogwaardige openbaar vervoerbinding in Almere aansluitend op de bestaande spoorcorridor via de Hollandse Brug). De onderzoeksresultaten en het beperkte draagvlak bij de overheden in de Noordvleugel, leiden er toe dat het alternatief Zuidelijk Tracé door het IJmeer (via Muiden in plaats van Amsterdam IJburg en met buitendijkse ontwikkeling) geen kansrijk perspectief is en daardoor niet verder wordt meegenomen bij de afweging van de alternatieven. Het 'IJland' (grootschalig buitendijks bouwen) voor de kust van Almere is op basis van de huidige onderzoeken nu geen kansrijk perspectief, omdat een relatief duur eiland niet aansluit bij de opdracht van RRAAM om de kosten te optimaliseren. Daarnaast constateert het Rijk dat uit de ten behoeve van deze Rijksstructuurvisie uitgevoerde maatschappelijk kosten-batenanalyse (MKBA) blijkt dat het welvaartseffect voor een IJmeerverbinding in de verschillende scenario's zwaar negatief is.

Na het vervolgonderzoek wordt een *go/no-go*-besluit voor de onderzochte alternatieven genomen. Bij de uiteindelijke keuze spelen naast de budgettaire inpasbaarheid ook regionaal draagvlak, bereikbaarheids-, ruimtelijke, economische (waaronder een MKBA) en leefbaarheidsargumenten een rol (conform de SVIR). Hieronder vallen eveneens ecologische, landschappelijke, archeologische en cultuurhistorische aspecten. De gemeente Almere erkent dat de MKBA van de IJmeerverbinding niet positief is. Echter, zij stelt dat de MKBA een sectorale opzet heeft, terwijl het een integrale opgave betreft. Daardoor is Almere van mening dat niet alle effecten in de MKBA zijn meegenomen die relevant zijn voor de ontwikkeling van de concurrentiepositie en de sociaal-economische structuur voor de regio en de stad.

Indien na het vervolgonderzoek wordt besloten tot realisatie van een IJmeerverbinding of een ander alternatief dan start op dat moment de planuitwerkingsfase. Met het oog op de nog te maken keuze voor de alternatieven voor de toekomstige ontsluiting Almere Pampus houden de betreffende gemeenten (Amsterdam, Diemen en Almere) deze opties open. Zo worden eventuele extra kosten voor investeringen die later weer ongedaan moeten worden gemaakt, vermeden.

Toekomstbestendig Ecologisch Systeem

Voor wat betreft de natuur zien Rijk en de overheden in de Noordvleugel op de lange termijn een TBES als het gewenste toekomstperspectief voor het Markermeer-IJmeer. Voor het realiseren van het TBES wordt ook ingezet op een gefaseerde aanpak, zodat maximaal kan worden ingespeeld op de wijze waarop de natuur daadwerkelijk reageert op de maatregelen.

Welke natuurmaatregelen wanneer noodzakelijk zijn, wordt bepaald op basis van monitoring en de resultaten van de onderzoeken. De in het beheerplan N2000 IJsselmeergebied beschreven nulsituatie, beschrijft ook de nulsituatie voor de programmatische aanapk TBES. De vervolgstappen richting het robuuste systeem in het Markermeer-IJmeer zijn gekoppeld aan Natura 2000/KaderRichtlijn Water, aan toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen zoals bijvoorbeeld recreatie en een eventuele IJmeerverbinding en aan de budgettaire mogelijkheden.

Rijk en regio verkennen op welke wijze initiatiefnemers van ruimtelijke ingrepen en veranderend gebruik met effect op het ecologisch systeem van het Markermeer-IJmeer, gebruik kunnen maken van de ontwikkelruimte door naar rato bij te dragen aan de realisatie van TBES en andersom dat investeerders in het ecologische systeem ruimte krijgen voor ruimtelijke en recreatieve ingrepen. Om de daadwerkelijke effecten van de natuuraanleg en de ruimtelijke ontwikkelingen te meten en de aanpak juridisch te onderbouwen, wordt een monitoringsprogramma uitgevoerd.



4 Realisatieparagraaf

4.1 Fasering en samenhang

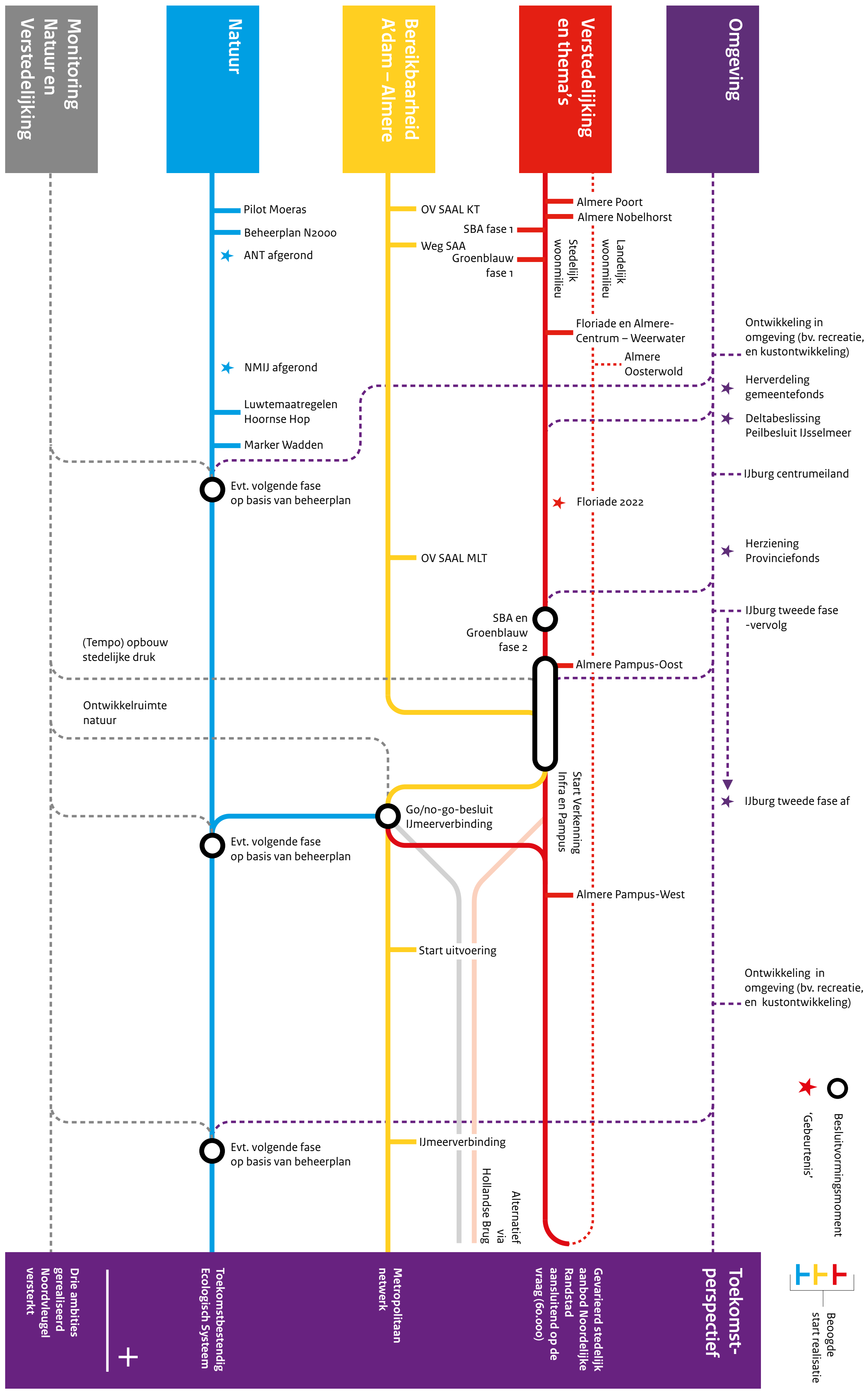
Spoorboekje

Voor het toekomstperspectief is een gefaseerde aanpak het uitgangspunt. Met een aantal ontwikkelingen is al gestart of wordt snel gestart, terwijl andere ontwikkelingen pas op de langere termijn aan de orde zullen zijn. De samenhang tussen de verschillende ontwikkelingen en ambities wordt weergegeven in een zogenaamd 'spoorboekje'. Het maakt beeldend inzichtelijk wanneer die samenhang in de toekomst om (nieuwe) beslissingen vraagt. Het spoorboekje schetst mogelijke routes naar de toekomst en moet niet als een blauwdruk met vaste tijden en haltes worden gelezen. Het biedt wel zicht op het eindstation in de vorm van een wenkend toekomstperspectief. Uit het schema wordt duidelijk dat beslissingen worden genomen als er voldoende inzicht bestaat hoe verantwoorde keuzes kunnen worden gemaakt en welke effecten die beslissingen (kunnen) hebben op andere onderdelen van de opgaven. Het ondersteunt daarmee het gezamenlijke pakket afspraken dat in deze Rijksstructuurvisie en in de daaraan gekoppelde *Bestuursovereenkomst RRAAM* en *Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0* is gemaakt. Dit tezamen borgt dat besluiten op het juiste moment worden genomen.

Tijdslijnen

Het spoorboekje is een vereenvoudigde weergave van de relaties en samenhang die eerder in deze Rijksstructuurvisie zijn besproken en geagendeerd. Het geeft op hoofdlijnen duidelijkheid aan alle partijen die aan de realisatie van de ambities voor het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer werken of daar op een andere manier bij betrokken zijn. Het spoorboekje is niet gekoppeld aan harde jaartallen, maar aan de voortgang van de woningbouw en de natuurontwikkeling. Er zijn vijf horizontale lijnen weergegeven, die de belangrijkste ontwikkelingen laten zien. Deze lijnen staan voor:

- verstedelijking en thema's (wonen, werken en voorzieningen);
- bereikbaarheid Amsterdam-Almere;
- natuur en recreatie;
- monitoring;
- ontwikkelingen in de omgeving, die van invloed kunnen zijn op de uitvoering.



Monitoring Natuur en Verstedelijking
Natuur
Bereikbaarheid A'dam – Almere
Verstedelijking en thema's
Omgeving
Pilot Moeras
Beheerplan N2000
ANT afgerond
NMIJ afgerond
Luwtemaatregelen Hoornse Hop
Marker Wadden
Evt. volgende fase op basis van beheerplan
OV SAAL KT
SBA fase 1
Weg SAA
Groenblauw fase 1
Almere Poort
Almere Nobelhorst
Stedelijk woonmilieu
Landelijk woonmilieu
Floriade en Almere-Centrum – Weerwater
Almere Oosterwold
Ontwikkeling in omgeving (bv. recreatie, en kustontwikkeling)
Herverdeling gemeentefonds
Deltabeslissing Peilbesluit IJsselmeer
IJburg centrumeiland
Floriade 2022
OV SAAL MLT
Herziening Provinciefonds
SBA en Groenblauw fase 2
IJburg tweede fase -vervolg
(Tempo) opbouw stedelijke druk
Almere Pampus-Oost
Ontwikkelruimte natuur
Start Verkenning Infra en Pampus
IJburg tweede fase af
Go/no-go-besluit IJmeerverbinding
Evt. volgende fase op basis van beheerplan
Almere Pampus-West
Start uitvoering
Ontwikkeling in omgeving (bv. recreatie, en kustontwikkeling)
Besluitvormingsmoment
'Gebeurtenis'
Evt. volgende fase op basis van beheerplan
IJmeerverbinding
Hollandse Brug
Alternatief via
Beoogde start realisatie
Drie ambities gerealiseerd Noordvleugel versterkt
+
Toekomstbestendig Ecologisch Systeem
Metropolitaan netwerk
Gevarieerd stedelijk aanbod Noordelijke Randstad aansluitend op de vraag (60.000)
Toekomst-perspectief

Keuzemomenten

De rondjes in het schema verwijzen naar de diverse momenten voor toekomstige besluitvorming.
Het zijn de bestuurlijke keuzemomenten om door te gaan op de gekozen route of om van spoor te kunnen wisselen en zo een andere lijn van ontwikkeling te kiezen. Twee belangrijke momenten voor besluitvorming zijn:

1. het moment waarop het vervolgonderzoek naar verdere infrastructuurmaatregelen tussen Amsterdam en Almere en de ontwikkeling van de locatie Almere Pampus wordt gestart. Het vervolgonderzoek start als er voldoende woningen in Almere zijn gebouwd, namelijk circa 25.000 woningen ten opzichte van 2010 en er zicht is op afronding van de realisatie van Amsterdam IJburg tweede fase;
2. het moment na afloop van het vervolgonderzoek waarop een *go/no-go*-besluit wordt genomen. Bij de uiteindelijke keuze spelen naast de budgettaire inpasbaarheid ook regionaal draagvlak, bereikbaarheids-, ruimtelijke, economische (waaronder de MKBA) en leefbaarheidsargumenten een rol (conform de SVIR).

Het Rijk en de regionale overheden treden bij een eventueel *no-go*-besluit voor de IJmeerverbinding in samenhang met de locatie Almere Pampus in overleg over het gezamenlijk gewenste vervolg met het oog op de gedeelde ambitie ten aanzien van versterking van de Noordvleugel en verantwoorde ontwikkeling van de stad Almere.
Ook andere momenten van besluitvorming zijn in het schema weergegeven, zoals de tweede fase van het project SBA en de tweede fase van de groenblauwe structuur, gekoppeld aan met name de gebiedsontwikkeling van Almere Pampus. Voor de natuur in het Markermeer-IJmeer geldt dat elke zes jaar een beheerplan wordt opgesteld, mede op basis van monitoring van de ecologische kwaliteit van het Markermeer-IJmeer.

4.2 Instrumenten

Bij het organisch ontwikkelen past het volgen van een kansenstrategie. Sommige kansen zijn concreet (bijvoorbeeld als het gaat over stedelijke bereikbaarheid), andere veel minder (bijvoorbeeld als het gaat over kansen die rondom economie of voorzieningen ontstaan). Een kansenstrategie vraagt om een proactieve houding. Vaak gaat het om samenwerking, waarbij kansen worden herkend en worden benut. Als voorbeelden kunnen de vestiging van de Hogeschool Windesheim en de Floriade 2022 in Almere genoemd worden. Dergelijke grote projecten hebben een betekenis voor de economie en de sociale structuur van Almere en daarmee de Noordvleugel.

De Rijksstructuurvisie is in goed overleg met de overheden in de Noordvleugel opgesteld, maar heeft formeel een eenzijdig karakter: het bindt alleen het Rijk. Om de inzet van de instrumenten tussen het Rijk en de overheden in de Noordvleugel goed te verankeren, zijn parallel aan de Rijksstructuurvisie de *Bestuursovereenkomst RRAAM* en de *Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0* opgesteld. Deze overeenkomsten hebben als doel om afspraken tweezijdig vast te leggen, zowel aan Rijkszijde als aan regionale zijde. Daarnaast zijn ze bedoeld om betrokken partijen te committeren aan het uitwerken van de drievoudige ambitie. De realisatieparagraaf van de Rijksstructuurvisie, de *Bestuursovereenkomst RRAAM* en de *Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0* zijn gezamenlijk de agenda voor de komende jaren.

Om het toekomstperspectief (lange termijn) en de stappen op korte en middellange termijn daar naartoe te realiseren, zetten het Rijk en de overheden in de Noordvleugel verschillende instrumenten in. Daarbij kan een onderscheid worden gemaakt in het:

- ter beschikking stellen van financiën om ontwikkelingen mogelijk te maken;
- maken van afspraken over het nader invullen van de opgaven en de evaluatie daarvan;
- toezicht houden op het verloop en de voortgang van ontwikkelingen door monitoring en kennis vergaren;
- stellen van wettelijke kaders waaraan ontwikkelingen juridisch moeten voldoen.

Overigens moeten in de geest van het adaptieve ontwikkelingsproces kansen worden gegrepen als deze zich voordoen.

Vaak gaat het om een mix van deze instrumenten. In het onderstaande overzicht wordt per instrument de inzet voor de drie ambities (verstedelijking, bereikbaarheid en natuur en recreatie) uit deze Rijksstructuurvisie aangegeven. Over sommige instrumenten heeft reeds besluitvorming plaatsgevonden. De andere afspraken zijn vastgelegd in de *Bestuursovereenkomst RRAAM* en de *Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0*.

Financiën

De afspraken over financiën voor de verstedelijkingsambitie Almere zijn vastgelegd in de *Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0*; deze vervangt het *Integraal Afsprakenkader* (IAK) uit 2010. Het uitgangspunt uit het IAK[23], dat de ontwikkeling voor de gemeente Almere, de provincie Flevoland en het Rijk op een financieel verantwoorde wijze moet kunnen plaatsvinden, is gehandhaafd.

Ambitie	Korte en middellange termijn	Lange termijn
Verstedelijking	Het Rijk werkt mee aan een marktconforme overdracht van de gronden die zij in bezit heeft. Op basis van de grondexploitaties van de eerste bouwlocaties zijn nadere afspraken gemaakt tussen het Rijk en de gemeente Almere over het inbrengen van de opbrengsten van rijksgronden in de totale business case. De omvang van de inbreng is gemaximeerd tot de grondopbrengst van in totaal 15.000 woningen van de geplande 60.000 woningen op nieuw te ontwikkelen bouwlocaties (afspraak *Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0*).	Idem.
	Voornemen om een Fonds Verstedelijking Almere op te richten, waarin gefaseerd de Rijksgrondopbrengst van in totaal 15.000 woningen zal worden ingebracht. In de *Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0* zijn afspraken gemaakt over de aansturing van het fonds en de grondopbrengsten van 7.000 kavels in Almere Oosterwold (Rijk, gemeente Almere en provincie Flevoland).	Voortzetting van het Fonds Verstedelijking Almere (RVOB (namens het Rijk), gemeente Almere en provincie Flevoland) en nadere afspraken over de inbreng van de Rijksgronden in Almere Pampus.
	Binnen- en bovenplanse kosten worden verhaald op de initiatiefnemers in Almere Oosterwold (RVOB (namens het Rijk), gemeenten Almere en Zeewolde).	Idem.
	Voor Almere Oosterwold is in de Intergemeentelijke structuurvisie gekozen voor een strategie waarbij initiatiefnemers duurzaam ontwikkelen op de kavels. In de toekomstige grondexploitatiedoorrekeningen van de locatie Almere Centrum Weerwater is rekening gehouden met een bijdrage voor duurzaamheid.	In de toekomstige grondexploitatiedoorrekeningen van de locatie Almere Pampus is rekening gehouden met een bijdrage voor duurzaamheid.
	Bijdrage van € 142,5 mln. waarvan een bijdrage van Rijk, provincie Flevoland[24] en gemeente Almere van elk € 47,5 mln. aan de verbetering van de stedelijke bereikbaarheid in Almere, waaronder de verdubbeling van de Waterlandseweg en een deel van de Hogering (project Stedelijke Bereikbaarheid Almere eerste fase) (gemeente Almere, provincie Flevoland, ministerie van IenM). SBA-maatregelen voor in de plangebieden worden uit de grondexploitatie van die gebieden bekostigd.	Voor de financiering van SBA buiten de plangebieden worden op termijn nadere afspraken gemaakt (gemeente Almere, provincie Flevoland en ministerie van IenM).
	Voornemen om aanvullend op pakket SBA fase 1a, een extra onderdoorgang (gecombineerde fiets/busverbinding) tussen Almere Centrum en Nobelhorst te realiseren in het kader van de weguitbreiding A6. Kosten: € 7,6 miljoen waaraan Rijk, gemeente en provincie bijdragen. (ministerie van IenM, provincie Flevoland en gemeente Almere)	

>>

[23] Zie ook tekstbox over IAK in paragraaf 5.2.

[24] Bijdrage van € 47,5 mln. door de provincie Flevoland aan de stedelijke bereikbaarheid van Almere (project SBA), komt onder andere uit de extra gelden van het Provinciefonds (provincie Flevoland).

Ambitie	Korte en middellange termijn	Lange termijn
Verstedelijking	Het groenblauw casco in de plangebieden wordt uit de grondexploitatie bekostigd. Voor de overige gebieden zal aanvullende financiering gevonden moeten worden. Afspraken hierover zijn gemaakt in de *Intentieovereenkomst Groenblauw Casco*. Voor de toekomst kunnen ook het voorgenomen Fonds Verstedelijking Almere en toevoegingen aan het provinciefonds een rol spelen (gemeente Almere, provincie Flevoland en het ministerie van EZ).	Idem.
	Het voornemen tot een decentralisatie-uitkering (€ 7 mln. met accres) in het kader van de herijking van het gemeentefonds voor maximaal 22 jaar, als oplossing voor de financieringsproblematiek gerelateerd aan de groeiopgave van Almere.[25] (ministerie van BZK en gemeente Almere).	Idem.
Bereikbaarheid	Wegen: bijdrage van € 4.118 mln. uit het Infrastructuurfonds aan de verbreding van de rijkswegen A9, A10-Oost, A1 en A6 tussen Schiphol-Amsterdam-Almere: project SAA (ministerie van IenM).	
	Openbaar vervoer: bijdrage van circa € 900 mln. uit het Infrastructuurfonds aan spooruitbreidingen op de Zuidtak in Amsterdam en op de Flevolijn; project OV SAAL korte termijn (ministerie van IenM).	
	Conform de brief van het ministerie van IenM (Tweede Kamer 32404, nr. 66) een bijdrage van in totaal € 497 mln. aan de uitbreiding en de aanpassing van het bestaande spoor tussen Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad; project OV SAAL middellange termijn (ministerie van IenM).	
Natuur en recreatie	Bijdrage van € 9 mln. waarvan een rijksbijdrage van € 6 mln. aan de realisatie van de Luwtemaatregelen Hoornse Hop (ministerie van IenM, provincies Flevoland en Noord-Holland).	
	Bijdrage van € 1,2 mln. aan de aanleg van vispassages in het Markermeer-IJmeer (ministerie van IenM).	
	Bijdrage van € 6 mln. van Rijk aan de pilot “Moeras” in het Markermeer voor het ervaring opdoen met de aanleg en effecten ervan (ministerie van IenM).	
	Startkapitaal van € 45 mln. waarvan een rijksbijdrage van € 30 mln. aan de uitvoering van de eerste fase van het plan Marker Wadden[26]. De overige € 15 mln. is door de Nationale Postcode Loterij via Natuurmonumenten beschikbaar gesteld voor de uitvoering van de eerste fase van het plan (ministeries van EZ en van IenM).	

Opbrengsten gebiedsontwikkeling Almere

In het IAK is afgesproken dat de opbrengst van de Rijksgrond van 15.000 van de 60.000 woningen voor de dekking van de projecten mag worden gebruikt. De opbrengst van de woningen op rijksgrond worden in het voorgenomen Fonds Verstedelijking Almere ingebracht. Hier zijn bij de vaststelling van de Rijksstructuurvisie afspraken over gemaakt. Naast het Rijk zal de gemeente Almere de opbrengst van de grond in het fonds storten. De investeringen in de plangebieden ten behoeve van stedelijke bereikbaarheid (project SBA) en de groenblauwe structuur komen ten laste van de grondexploitaties. De investeringen buiten de plangebieden worden deels verhaald op de nieuwe inwoners met een anterieure overeenkomst voor bovenplanse voorzieningen.

Integraal overzicht van geraamde kosten en dekking

In de onderstaande tabel wordt een integraal overzicht gegeven van de geraamde kosten van de RRAAM-ambities. Hierbij is een splitsing aangebracht tussen de raming van de kosten voor de eerste fase en de latere fasen. Voor alle relevante ramingen geldt dat deze door onafhankelijke bureaus geaudit zijn. Bij de

[25] Zie verder de *Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0*.

[26] Voorwaarden hiervoor zijn dat aanvullende middelen van derden voor de financiering van de eerste fase van het plan Marker Wadden beschikbaar komen en het plan zo wordt ingericht dat het bijdraagt aan de Natura 2000-doelstellingen.

uitwerking vindt nadere concretisering plaats waardoor de ramingen hoger of lager kunnen uitvallen. Het gaat hier om een overzicht van de voorziene kosten en de dekking door de verschillende betrokken partijen. Hierbij moet worden bedacht dat niet alle kosten in het overzicht zichtbaar zijn. Zo doet de gemeente Almere voorbereidende investeringen en de kosten daarvan zijn in de grondexploitaties meegenomen. Bij de nog te dekken eerste fase en zeker bij de nog te dekken latere fasen is een indicatie in een bandbreedte gegeven en geldt dat nog besluiten moeten worden genomen welke projecten, maatregelen en investeringen nodig zijn en welke partij voor de financiële dekking zorgt. Als de nu geraamde opbrengsten en de kosten naast elkaar worden gelegd, dan is het evident dat er nog een dekkingsvraagstuk is. Voor een belangrijk deel hangt dit samen met de OV-ontsluiting van Almere Pampus. Ook bij de goedkoopste ontsluiting (hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aansluitend op de bestaande Hollandse Brug-verbinding) is er een tekort. Evenwichtig over de drie ambities is er nu dekking voor belangrijke projecten waarmee voortvarend van start kan worden gegaan.

Kosten en dekking in € mln. (prijspeil 2012 incl. BTW (19%))	Reeds gedekt	Nog te dekken	Nog te dekken
	Fase 1	Fase 1	Latere fasen
	Vanaf 2013	Vanaf 2013	Indicatie 2025 - 2040
Verstedelijking			
Raming GREX Weerwater, Pampus, Oosterwold	neutraal saldo		neutraal saldo
Stedelijke Bereikbaarheid (buiten plangebieden)	142,5		137-525
Groen Blauw (buiten plangebieden)		60	80
Thema's (indicatie zonder harde raming)		PM	PM
Grondopbrengsten (publieke partijen)[27]	positief saldo		positief saldo
Bereikbaarheid			
SAA	4.118		
OV SAAL KT en MLT	1.425		
Hoogwaardige openbaar vervoerverbinding in Almere aansluitend op de bestaande spoorcorridor via de Hollandse Brug en IJmeerverbinding (tunnel of brug)		0	220 - 2.300 (1.940)
Natuur			
Hoornse Hop	9		
Marker Wadden	45	Max. 30	
Pilot "Moeras"	6		
Vispassages	1,2		
Vervolgstappen TBES			PM
Totaal	**5.773 + PM**	**60 + PM**	**437 - 2.905 (2.545) + PM**

[27] Er is een raming gemaakt van de opbrengsten van de publieke grond. Deze zijn gebaseerd op een marktconforme grondprijs. Deze informatie is vertrouwelijk omdat openbaarheid ervan de onderhandelingspositie van de overheden kan schaden. Daarom is de informatie alleen op kwalitatief niveau in bovenstaande tabel opgenomen.

Afspraken

Tussen de gemeente Almere, de provincie Flevoland en het Rijk is tegelijk met de *Bestuursovereenkomst RRAAM* een *Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0* getekend. Hierin worden afspraken gemaakt hoe de groei van Almere op een verantwoorde wijze kan plaatsvinden.

Ambitie	Korte en middellange termijn	Lange termijn
Verstedelijking	Afspraken over gebiedsontwikkeling, thema's, Almere Tafel en financieel kader in *Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0*, incl. governance, planvorming, procedures en de wijze van monitoren[28] (gemeente Almere, provincie Flevoland en de ministeries van BZK en IenM namens het Rijk).	Idem.
	Afspraken maken over de gezamenlijke opzet en uitvoering van experimenten in Almere betreffende de stimulering van de woningbouw (ministerie van BZK en gemeente Almere).	
Bereikbaarheid	Voor de mogelijke keuze voor een OV-IJmeerverbinding houden de gemeenten Amsterdam, Diemen en Almere deze optie open. Het Rijk hecht eraan dat de gemeente Almere daarnaast ook de optie van een snelle verbinding tussen Almere Pampus en station Almere Poort en tussen Pampus, Centrum en Oosterwold openhoudt. De gemeente Almere is niet voornemens ruimtelijke ontwikkelingen uit te voeren die deze optie blokkeren (gemeenten Amsterdam, Diemen en Almere en ministerie van IenM).	Idem.
	Afspraken over het starten van een vervolgonderzoek naar verdere infrastructuurmaatregelen voor de ontsluiting van Almere Pampus als er in Almere voldoende stedelijke druk is opgebouwd (25.000 woningen in Almere ten opzichte van 2010 en wanneer er zicht is op afronding van Amsterdam IJburg tweede fase (ministerie van IenM en regionale overheden).	Bij een besluit over de resultaten van een vervolgonderzoek naar verdere infrastructuurmaatregelen voor de ontsluiting van Almere Pampus zal tevens een besluit worden genomen over de financiering (ministerie van IenM en regionale overheden).
Natuur en recreatie	Uitwerking van een pragmatisch boekhoudsysteem voor de ecologische ontwikkeling in het Markermeer-IJmeer ten behoeve van de ambitie om initiatiefnemers van grootschalige ruimtelijke ingrepen met effect op het ecologisch systeem te laten bijdragen aan een TBES en andersom dat investeerders in het ecologische systeem ruimte krijgen voor ruimtelijke/recreatieve ingrepen (ministeries van EZ en IenM, provincies Flevoland (trekker) en Noord-Holland).	Afhankelijk van ecologisch effectiviteit van voorgenomen natuurmaatregelen op Natura 2000/KRW-doelen, budgettaire mogelijkheden en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen bezien Rijk, provincies Flevoland en Noord-Holland o.b.v. het boekhoudsysteem of en welke vervolgstappen wanneer nodig zijn (ministeries van EZ en IenM, provincies Flevoland en Noord-Holland en betrokken gemeenten).
	Afspraken over visserij worden gemaakt in het Masterplan IJsselmeer-Markermeer. De resultaten hiervan zijn van belang voor een TBES (ministerie EZ en de provincies Flevoland en Noord-Holland).	

[28] In de *Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0* zijn afspraken gemaakt over:
- De gebiedsontwikkelingen Almere Oosterwold en Centrum Weerwater. Hierbij zijn de convenanten Almere Oosterwold en Centrum Weerwater reeds geldend.
- De thema's duurzaamheid, groenblauw casco, stedelijke bereikbaarheid, economie, sport, cultuur en onderwijs, die zijn gebaseerd op de opgestelde visies en de eerdere afspraken die voor elk van de thema's reeds zijn gemaakt.
- De voortzetting van de Almere Tafel (overleg tussen de minister van BZK en de wethouder van de gemeente Almere) over de sociale ontwikkeling van de stad.
- Het financieel kader en de wijze waarop de opgave op korte en lange termijn gefinancierd wordt. Onder meer door de inrichting van een Fonds Verstedelijking Almere, een grondstrategie, afspraken over het gemeentefonds en kostenverhaal.

Monitoring en kennis

Ambitie	Korte en middellange termijn	Lange termijn
Verstedelijking	Periodieke monitoring van de regionale kwantitatieve en kwalitatieve actuele vraag naar en het aanbod van woningen ten behoeve van het afstemmen van de vraag en het aanbod van woningen in het gebied van de Noordvleugel. Onder duovoorzitterschap van de provincie Noord-Holland en het ministerie van BZK (ministerie van BZK en overheden Noordvleugel).	Idem.
	Monitoring van de gerealiseerde en kwalitatieve vraag naar woningen in Almere, sociaal economische ontwikkeling van de stad en concurrentie-positie van de bestaande stad (*early warning system*) (gemeente Almere en ministerie van BZK).	Idem.
Bereikbaarheid	Periodieke monitoring van de bereikbaarheid via de weg en het openbaar vervoer op de corridors tussen Almere en Amsterdam en tussen Almere en Utrecht (ministerie IenM en overheden Noordvleugel).	Idem.
Natuur en recreatie	Studie Autonome Neerwaartse Trend (ANT, 2009 – 2013) naar haalbare en uitvoerbare Natura 2000-doelen voor het Markermeer-IJmeer (Rijkswaterstaat).	
	Onderzoeksprogramma Natuurlijk(er) Markermeer-IJmeer (NMIJ, 2009-2015) naar de aannames achter het TBES voor het Markermeer-IJmeer (Rijkswaterstaat), waaronder de pilot “Moeras”.	
	Opzetten van een Monitoringprogramma Markermeer-IJmeer t.b.v. de ecologische boekhouding naar de effecten van natuurmaatregelen en ruimtelijke ingrepen op de wezenlijke kenmerken en waarden van het Natura 2000-gebied Markermeer (ministeries van EZ en IenM, alsmede de provincies Flevoland en Noord-Holland).	Monitoring effecten van natuurmaatregelen en ruimtelijke ingrepen op de wezenlijke kenmerken en waarden van het Natura 2000-gebied Markermeer-IJmeer.
	Start vanaf 2014 met een pilot in het Markermeer waarin de mogelijkheden worden onderzocht voor het optimaliseren van de grondstromen en de daarmee samenhangende mogelijke kostenbesparing (Rijkswaterstaat in samenwerking met RVOB en de regio).	

Wettelijke kaders

Ambitie	Korte en middellange termijn	Lange termijn
Verstedelijking	Onder de noemer “Nu al eenvoudig beter” wordt in de Almeerse locaties Oosterwold en Centrum Weerwater reeds gewerkt in de geest van de Omgevingswet.	
Natuur en recreatie	Behoud en herstel wezenlijke kenmerken en waarden Natura 2000-gebied Markermeer-IJmeer: Nationale Natuurbeschermingswet (NB-wet) en Europese Kaderrichtlijn Water.	Idem.

4.3 Governance

De RRAAM-partijen spreken af dat ook na de totstandkoming van de Rijksstructuurvisie de samenwerking wordt voortgezet. Hiervoor zijn in de *Bestuursovereenkomst RRAAM* en de *Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0* afspraken gemaakt. Daarbij richt de samenwerking zich in de komende jaren op de uitvoering van de drievoudige ambitie ten aanzien van verstedelijking, bereikbaarheid en natuur, met aandacht voor integraliteit, gebiedsgerichte benadering, voortgang en monitoring, adaptieve aanpak, actualisatie en samenhang tussen de drie ambities.
De samenwerking wordt (meer) uitvoeringsgericht vormgegeven. Dit betekent dat sturing zoveel mogelijk direct door de uitvoerende partijen en dicht op de projecten gebeurt. Het creëren van de juiste condities om ontwikkelingen mogelijk te maken, speelt hierbij een belangrijke rol. Daarnaast wordt aangesloten op de bestaande overlegstructuren rond het MIRT en de daaraan gekoppelde Gebiedsagenda Noord-Holland, Utrecht en Flevoland, voor een goede afstemming tussen de drie ambities en andere majeure ontwikkelingen in de Noordvleugel. De minister van IenM treedt op als regievoerend minister namens het Rijk. Namens de betrokken regionale partijen treedt de wethouder van Almere op als regievoerend bestuurder.

Voor een goede gezamenlijke, integrale en gecoördineerde aanpak van de stedelijke ontwikkeling van Almere wordt het Overleg Almere 2.0 ingesteld, onder voorzitterschap van het ministerie van IenM. Dit overleg is verantwoordelijk voor de coördinatie van de realisatie van Almere 2.0 en de afspraken uit de Uitvoeringsoverkomst, inclusief de afstemming tussen de onderdelen van Almere 2.0 en de afstemming met de overige ontwikkelingen binnen het programma RRAAM. Ook heeft het overleg een belangrijke taak ten aanzien van het voorgenomen Fonds Verstedelijking Almere dat wordt ingesteld.
Voor het Markermeer-IJmeer wordt een stuurgroep onder leiding van het ministerie van EZ ingesteld om tot de gewenste ecologische versterking van het Markermeer-IJmeer te komen. De stuurgroep is opdrachtgever voor een aantal natuurprojecten en bewaakt de afstemming tussen de verschillende ontwikkelingen in het Markermeer-IJmeer. Ook is de stuurgroep verantwoordelijk voor de besluitvorming rond de ecologische boekhouding in samenhang met de monitoring.
Voor de uitvoering van de eerste fase van het project Marker Wadden wordt ook een stuurgroep opgericht.

Op voorstel van de commissie voor Infrastructuur en Milieu van de Tweede Kamer[29] blijft het vervolg van het programma RRAAM onder de Regeling Grote Projecten vallen. Daarmee benadrukt de Tweede Kamer het belang dat wordt gehecht aan de drievoudige ambitie en de opgaven die daaraan zijn gekoppeld.
Naar aanleiding van een (nieuwe) uitgangspuntennotitie van de Tweede Kamer zal er een (nieuwe) Basisrapportage Groot Project voor het vervolg worden uitgebracht. Deze rapportage bevat de uitgangspunten, de ijkpunten en de basisgegevens voor het vervolgtraject. Naar verwachting zal de Basisrapportage medio 2014 aan de Tweede Kamer worden aangeboden.

Op het moment dat het vervolgonderzoek naar de ontsluiting tussen Amsterdam en Almere aan de orde is, zal daarvoor specifiek worden gekeken hoe belanghebbenden goed betrokken kunnen worden en hoe het besluitvormingsproces wordt vormgegeven. Zo kan optimaal rekening worden gehouden met de dan actuele situatie en (relevante) betrokkenheid van partijen.

Maatschappelijke betrokkenheid in de vorm van meedoen en meedenken, is een belangrijke pijler voor een succesvolle organische aanpak. Daarom zien overheden bij het vervolg een rol voor groot- of kleinschalige initiatieven uit het maatschappelijk krachtenveld die bijdragen aan de drievoudige ambitie. Dit kan langs vele lijnen: private initiatieven, co-creatie, allianties tussen verschillende partijen of publiek-private samenwerking. Het leidt tot optimaal gebruik van de beschikbare kennis, inzet en middelen om het toekomstperspectief voor de Noordvleugel te bereiken. Partijen uit het RRAAM-werk worden betrokken bij monitoring en eventuele andere vervolgacties uit deze Rijksstructuurvisie.

[29] In de procedurevergadering van 2 oktober 2013.


M55
ALSTOM

5 Verantwoording

5.1 MIRT-verkenning

Binnen het Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM) is de afgelopen jaren gewerkt aan een MIRT-verkenning, waarbinnen de opgaven en ambities zijn uitgewerkt en ter afsluiting de Rijksstructuurvisie voor het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer is opgesteld. Daartoe zijn de vier fasen horende bij de MIRT-systematiek doorlopen op basis van de 'Sneller en Beter' aanpak, waarbij het Rijk in samenwerking met regionale overheden, maatschappelijke organisaties en private partijen heeft toegewerkt naar een gedragen visie. Met deze visie krijgen de gezamenlijke ambities van Rijk en de overheden in de Noordvleugel verder vorm. In het schema "Tijdlijn kabinetsbesluiten en proces RRAAM" is weergegeven welke rijksbesluiten er in het afgelopen decennium zijn genomen en welke acties en producten de MIRT-verkenning RRAAM de afgelopen jaren heeft opgeleverd.

In de startfase van de verkenning (2010-2011) is de RRAAM-organisatie ingericht en is een participatieplan en de *Notitie Reikwijdte en Detailniveau* opgesteld. Hierin zijn de kaders en criteria voor het genereren van kansrijke oplossingsrichtingen en het beoordelen en selecteren van deze kansrijke oplossingsrichtingen vastgelegd. In de daaropvolgende analytische fase (2011) is de in de RAAM-brief gekozen oplossingsrichting (de westelijke ontwikkeling van Almere inclusief een IJmeerverbinding) en de ontwikkeling van een TBES uitgewerkt en geoptimaliseerd, waarbij (mede door inbreng van de markt) alle mogelijke oplossingsrichtingen zijn onderzocht en getoetst op randvoorwaarden en kosten. Op basis van dit onderzoek is de *Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen* opgesteld, waarin een selectie is gemaakt van nader te onderzoeken alternatieven en varianten. In de beoordelingsfase (2012) zijn de overgebleven alternatieven en varianten onderzocht en beoordeeld op basis van verschillende effectenonderzoeken en bijdrage aan doelbereik. Aan het eind van deze fase zijn overheden, maatschappelijke organisaties en burgers geconsulteerd op basis van de *Consultatienotitie*, waarin de richting van de ontwikkelingen en de vraagstukken zijn geschetst. In de besluitvormingsfase tot slot (2013), is door het Rijk in overleg met de overheden in de Noordvleugel deze Rijksstructuurvisie opgesteld en aangeboden aan de Tweede Kamer. Op basis van de Rijksstructuurvisie hebben Rijk en de overheden in de Noordvleugel afspraken gemaakt over de verdere uitvoering in de *Bestuursovereenkomst RRAAM* en de *Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0*.

Tijdlijn kabinetsbesluiten en proces RRAAM

Januari 2001	Vijfde Nota Ruimte, aanzienlijke verstedelijkingsopgave Almere. Eén van de zes toplocaties in de Deltametropool
November 2002	Stellingnamebrief, bevestiging van in Vijfde Nota Ruimte voorziene groei van Almere na 2010
Januari 2006	Nota Ruimte, vooralsnog 45.000 van 150.000 woningen voor de Noordvleugel (regio Amsterdam) bouwen in Almere
Augustus 2006	Noordvleugelbrief, 60.000 woningen gerelateerd aan vraag uit Noordvleugel regio Amsterdam: 45.000 en regio Utrecht 15.000
September 2008	Structuurvisie Randstad 2040, Almere grootste verstedelijkingslocatie. Opgave om in Almere tussen 2010 en 2030 60.000 woningen te bouwen, die kwalitatief aansluiten bij de vraag in de regio.
November 2009 Januari 2010	- RAAM-brief - Integraal Afsprakenkader Almere (IAK)
Maart 2012	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), bevestiging van drievoudige ambitie RRAAM

Werkproces RRAAM 2010 - 2013

Startfase 2010 - 2011	- Plannen van aanpak (oktober 2010) - Notitie Reikwijdte en Detailniveau (mei 2011) - Aankondiging Rijksstructuurvisie en PlanMER
Analytische fase 2010 - dec. 2011	- Optimalisatie van infra-alternatieven en natuur in werkmaatschappijen van RRAAM - Opstellen integrale alternatieven op basis van optimalisatie - Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (december 2011)
Beoordelingsfase Jan. - sept. 2012	- PlanMER, MKBA, Beoordelingskader, etc. - Consultatie overheden, maatschappelijke organisaties en burgers obv Consultatienotitie - Advies Cie MER en second opinion CPB en PBL - Adviezen LSE, advies CRA
Besluitvormingsfase Okt. 2012 - mrt. 2013	- Besluit Rijksbijdrage aan eerste fase Marker Wadden - Opstellen ontwerp-Rijksstructuurvisie - Opstellen bestuurlijk afspraken

Tussentijdse adviezen maatschappelijk proces

April - juni 2013	- Publicatie ontwerp-Rijksstructuurvisie - Vaststelling bestuurlijke afspraken - Ter inzage legging ontwerp Rijksstructuurvisie
November 2013	- Publicatie definitieve Rijksstructuurvisie - Ondertekening Bestuursovereenkomst RRAAM - Ondertekening Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0

Zie spoorboekje op pagina 46

5.2 Optimalisatie en uitwerking plannen

In 2009 heeft het kabinet in principe gekozen voor de uitbreiding van Almere aan met name de westkant en een openbaar vervoerverbinding via het IJmeer. Voorwaarde voor deze keuze was dat het programma RRAAM tot optimalisatie van de maatregelen zou komen, gericht op aanzienlijk lagere kosten en een substantieel betere verhouding tussen baten en kosten. Dit alles zodanig dat deze verhouding vergelijkbaar wordt met andere complexe ruimtelijke projecten waarover positief is besloten. De keuze in de RAAM-brief voor een westelijke ontwikkeling met een IJmeerverbinding komt op hoofdlijnen overeen met het door de gemeente Almere gekozen verstedelijkingsmodel in haar concept structuurvisie *"Almere 2.0"* (2009).

De optimalisatie van het vervoersconcept, de natuurprojecten in het Markermeer-IJmeer en de gebiedsontwikkelingsprojecten in Almere Centrum Weerwater en Almere Oosterwold is uitgevoerd door een viertal werkmaatschappijen (Amsterdam-Almere (WAA), Markermeer-IJmeer (WMIJ), Almere Centrum Weerwater (WACW) en Almere Oosterwold (WAO)). De werkmaatschappijen hebben een bijzondere werkwijze gevolgd door innovatieve ideeën aan (inter)nationale marktpartijen te vragen. De integrale opgave stond hierin centraal en er waren enkele functionele eisen gesteld. Hierdoor was er maximale ruimte voor creatieve en onorthodoxe oplossingen.

De kosten voor een IJmeerbrug respectievelijk IJmeertunnel zijn binnen de WAA teruggebracht van € 4,55 - 5,6 miljard in 2009 (uitgaande van een trein) tot € 1,9 - 2,3 miljard in 2012 (uitgaande van een metro). Een metro-systeem is goedkoper door het voorkomen van aanleg van nieuwe infrastructuur (door het meerijden op het Amsterdamse metronet), lichtere constructie van de benodigde nieuw aan te leggen infrastructuur (waaronder de viaducten en de brug) en lagere kosten voor beheer en onderhoud. Ook het stedenbouwkundig plan is geoptimaliseerd door de keuze voor andere woonmilieus en het schrappen van het 'IJland' (een eiland voor de noordkust van Almere Pampus).

Het Rijk heeft ook alternatieven via de Hollandse Brug onderzocht. Hiertoe is een probleemanalyse uitgevoerd, zijn varianten ontwikkeld, is een *quick scan* naar de effecten gedaan en zijn keuzeopties om te komen tot kansrijke oplossingsrichtingen geformuleerd.

De WMIJ heeft gewerkt aan de optimalisatie van de maatregelen voor een TBES binnen de kaders van Natura 2000. Hiertoe is de marktuitvraag "Ecologie RRAAM" georganiseerd, waarbij door marktpartijen is gekeken naar alternatieve plannen om de kosten van een TBES terug te dringen. Natuurmonumenten heeft op eigen initiatief een alternatief plan ingediend: Marker Wadden als stap om te komen tot een TBES. Als de voorgestelde innovaties succesvol worden doorgevoerd, kunnen de kosten van de aangeleverde plannen gemiddeld met zo'n 40% worden teruggedrongen ten opzichte van het basisplan: naar circa € 350 - 880 miljoen op lange termijn.

Binnen de WAO is de *Ontwikkelstrategie Almere Oosterwold, Land-Goed voor Initiatieven* opgesteld, waarin de strategie voor organische ontwikkeling van het gebied is uitgewerkt en de businesscase is geoptimaliseerd. Dit is onder andere gelukt door anders te ontwikkelen met als uitgangspunt 'de baat gaat voor de kost uit'. De integrale opgave Almere Centrum Weerwater is door de WACW uitgewerkt in een gebiedsontwikkelingsplan, op basis van een in 2011 uitgevoerde stads- en marktdialoog. Dit plan gaat uit van een twee fasen strategie, waarbij in de eerste fase (tot 2020) het gebied van een basiskwaliteit wordt voorzien, en in de tweede fase (2020 - 2040) wordt ingezet op het benutten van kansen, door flexibel in te spelen op ontwikkelingen en programma's.
Parallel aan de uitwerking van de plannen voor de gebiedsontwikkeling en de natuur door de werkmaatschappijen zijn onder leiding van de gemeente Almere de sociaal-economische thema's uitgewerkt. Met het opstellen van programma's voor economie, voorzieningen (onderwijs, sport, cultuur), het bestaand stedelijk gebied, duurzaamheid, groenblauw en stedelijke bereikbaarheid Almere is aan het IAK voldaan.

Verwerking afspraken over financiering van de opgave IAK, 2010

Rijk en regio hebben in het vervolg op de RAAM-brief in 2010 het *Integraal Afsprakenkader Almere* getekend. Hierin zijn afspraken gemaakt over de financiering van de opgave. Uitgangspunt daarin is: De ontwikkeling van Almere is een project van nationaal belang waarmee aanzienlijke investeringen mee gemoeid zijn. Het is een financiële opgave die partijen alleen in gezamenlijkheid kunnen verwezenlijken. Het Rijk wil daarom een bestendige bestuurlijke en zakelijke samenwerking opzetten met de gemeente Almere en de provincie Flevoland, om de programmering en financiering van zowel de gebiedsontwikkelingen en -exploitaties Oosterwold, Centrum Weerwater/Floriade en Pampus als de sociaal-economische ontwikkelingen in onderlinge samenhang te kunnen aanpakken.
De afgelopen periode is met de werkmaatschappijen gewerkt aan de optimalisering van de drie ambities, waaronder de gebiedsontwikkeling. De grondexploitaties van de verstedelijking zijn hierdoor fors verbeterd. Er is financiële ruimte ontstaan om de investeringen voor stedelijke bereikbaarheid en de groenblauwe structuur binnen deze nieuwe gebieden uit de grondexploitaties te betalen. Er heeft een werkgroep 'Financieel Kader' toezicht gehouden op de berekeningen en er is een consistent overzicht gemaakt van de 'Kosten en Opbrengsten' van de projecten. Deze rapportage is extern geaudit om zo als basis voor de besluitvorming te kunnen dienen.

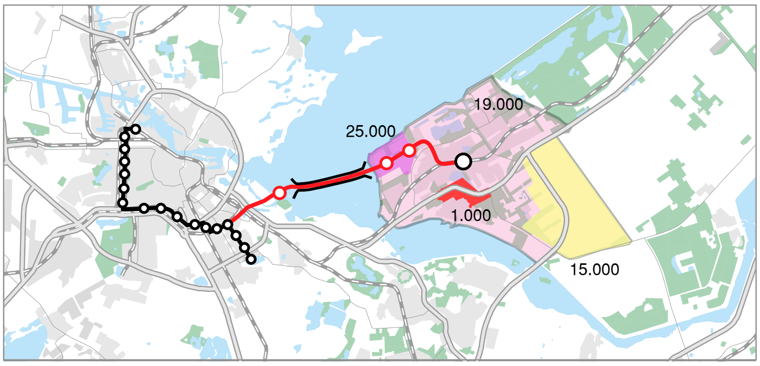
Alle betrokken partijen dragen bij aan de financiële dekking. Binnen het Rijk hebben diverse ministeries middelen toegezegd (IenM voor bereikbaarheid en water, EZ voor natuur en BZK voor provincie- en gemeentefonds en Rijksvastgoed). In de regio dragen de provincies van Noord-Holland (natuur) en Flevoland (meerdere thema's) en de gemeente Almere (meerdere thema's) bij. Met het oog op de latere fasen van de uitvoering van deze Rijksstructuurvisie is nog financiële dekking nodig. Een belangrijk instrument voor de financiële dekking van de gebiedsontwikkeling wordt het voorgenomen Fonds Verstedelijking Almere. Over de aansturing en de werking van het fonds zijn in de Uitvoerings- overeenkomst Almere 2.0 nadere afspraken gemaakt.

5.3 Samenstelling integrale alternatieven en selectie

De beste elementen uit de voorstellen van de consortia van marktpartijen zijn door RRAAM en de werkmaatschappijen gecombineerd tot integrale alternatieven. In de *Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen* in december 2012 is een keuze gemaakt voor drie nader te onderzoeken alternatieven en varianten: Hollandse Brug, IJmeerverbinding brug en IJmeerverbinding tunnel, inclusief bijbehorende verstedelijkingsvarianten. Begin 2012 is aanvullend hierop besloten een vierde alternatief mee te nemen, te weten het alternatief Zuidelijk Tracé, dat door Stichting Almere Bereikbaar (SAB) is aangedragen. In aanvulling op deze vier alternatieven zijn ook varianten samengesteld, die op onderdelen afwijken van een alternatief. De belangrijkste variant is het toevoegen van een regionale fiets- en wegverbinding aan de alternatieven IJmeerverbinding met brug. Daarnaast heeft reizigersorganisatie Rover een alternatief gepresenteerd om de bestaande IJtram (lijn 26), die van Amsterdam Centraal naar IJburg rijdt, op te waarderen en door te trekken naar Almere Pampus en station Almere Centrum. Samen met Rover is de IJmetrotram nader uitgewerkt en onderzocht. Alle alternatieven zijn op hun plausibiliteit getoetst in de vorm van audits door onafhankelijke experts.

Voor de doorrekening van het effectenonderzoek zijn de alternatieven voor bereikbaarheid en verstedelijking gecombineerd met drie pakketten voor natuur, die in meer of mindere mate invulling geven aan het TBES:
- eerste fase TBES: maatregelen waarover al besluitvorming heeft plaatsgevonden;
- tweede fase TBES: het minimale pakket dat zorg draagt voor het keren van de neergaande ecologische trend en het bewerkstelligen van een opgaande lijn;
- indicatief eindbeeld TBES: maximale invulling van het maatregelenpakket.

Kaarten alternatieven



IJmeerverbinding brug

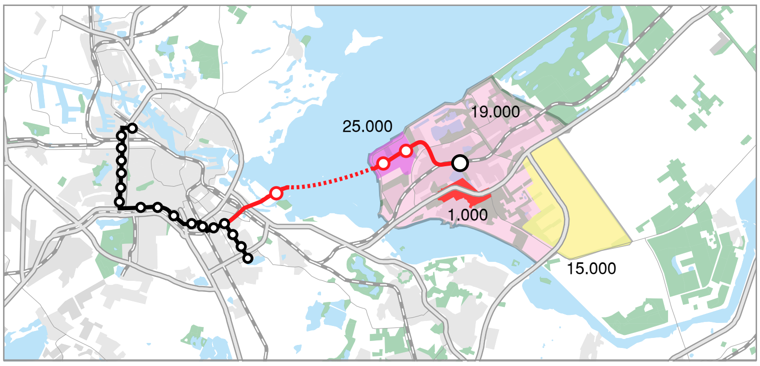
Bestaand metronet Amsterdam
Bestaand treinstation Almere
Nieuwe OV stations (indicatief)
Nieuwe OV verbinding
Nieuwe brugverbinding

Almere Pampus
Almere Centrum Weerwater
Almere Oosterwold
Almere binnenstedelijk gebied

N
0 10 km

Alternatief IJmeerverbinding brug

- Nieuwe metroverbinding tussen Diemen Zuid, Amsterdam IJburg en Almere Centrum;
- Aansluitend op metrolijn Sloterdijk – Amsterdam Zuid–Diemen;
- Passage IJmeer: Brug (6,4 km);
- 12 (tot 16) metro's per uur;
- Rijtijd metro Almere Centrum – Amsterdam Zuid: 24 min;
- Rijtijd metro Almere Pampus – Amsterdam Zuid: 19 min;
- Vergunbaar bij uitvoering natuurmaatregelen TBES eerste en tweede fase.



IJmeerverbinding tunnel

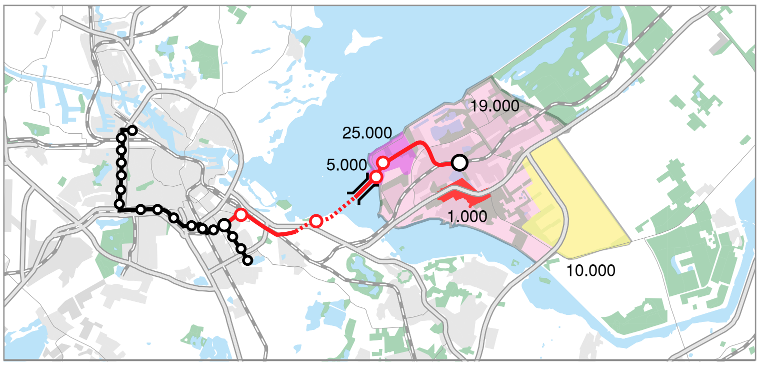
Bestaand metronet Amsterdam
Bestaand treinstation Almere
Nieuwe OV stations (indicatief)
Nieuwe OV verbinding
Nieuwe tunnelverbinding

Almere Pampus
Almere Centrum Weerwater
Almere Oosterwold
Almere binnenstedelijk gebied

N
0 10 km

Alternatief IJmeerverbinding tunnel

- Nieuwe metroverbinding tussen Diemen Zuid, IJburg en Almere Centrum;
- Aansluitend op metrolijn Sloterdijk – Amsterdam Zuid – Diemen;
- Passage IJmeer: Tunnel (5,1 km);
- 12 (tot 16) metro's per uur;
- Rijtijd metro Almere Centrum – Amsterdam Zuid: 24 min;
- Rijtijd metro Almere Pampus – Amsterdam Zuid: 19 min;
- Vergunbaar bij uitvoering natuurmaatregelen TBES eerste fase.



Zuidelijk Tracé

Bestaand metronet Amsterdam
Bestaand treinstation Almere
Nieuwe OV stations (indicatief)
Nieuwe OV verbinding
Nieuwe tunnelverbinding
Nieuwe brugverbinding

Almere Pampus
Almere Centrum Weerwater
Almere Oosterwold
Almere binnenstedelijk gebied

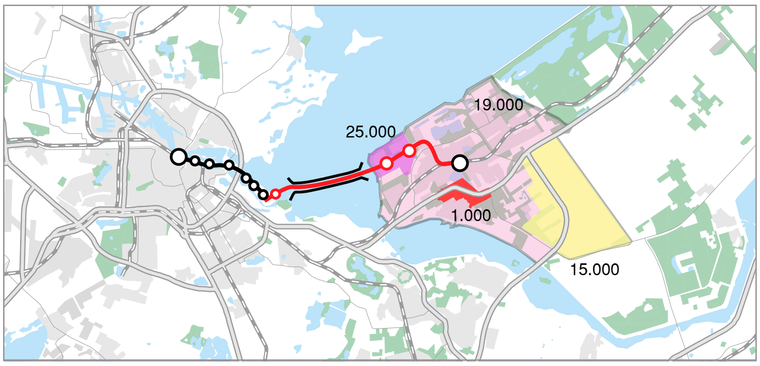
N
0 10 km

Alternatief Zuidelijk Tracé

- Nieuwe metroverbinding tussen Diemen Zuid, Muiden en Almere Centrum;
- Aansluitend op metrolijn Sloterdijk – Amsterdam Zuid – Diemen;
- Passage zuidelijk IJmeer via korte brug en tunnel onder kustzone Muiden;
- 16 metro's per uur;
- Rijtijd metro Almere Centrum – Amsterdam Zuid: 29 min;
- Rijtijd metro Almere Pampus – Amsterdam Zuid: 21 min;
- Buitendijkse woningbouw op 50 ha. landtong bij Almere Pampus;
- Vergunbaar bij uitvoering natuurmaatregelen TBES eerste en tweede fase.

Alternatief IJmetrotram

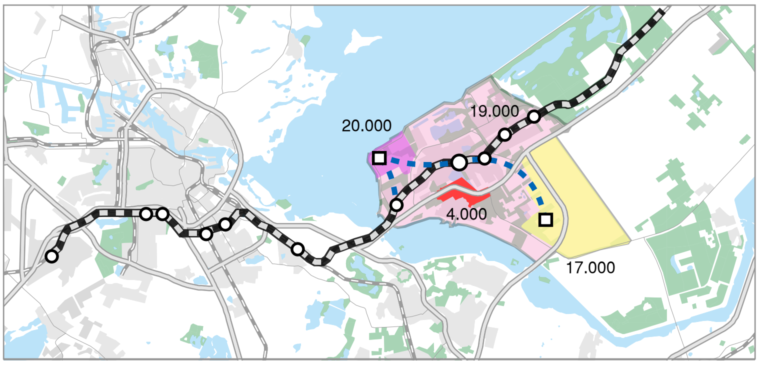
- Nieuwe metrotramverbinding tussen IJburg en Almere Centrum;
- Aansluitend op IJtramlijn (26) Amsterdam Centraal – Amsterdam IJburg;
- Passage IJmeer: Brug (6,4 km);
- 16 metrotrams per uur;
- Rijtijd metrotram Almere Centrum – Amsterdam Centraal: 34 tot 37 min;
- Rijtijd metrotram Almere Pampus – Amsterdam Centraal: 27 min;
- Vergunbaar bij uitvoering natuurmaatregelen TBES eerste en tweede fase.



IJmetro-tram alternatief

Alternatief Hoogwaardige Openbaar Vervoerverbinding via de Hollandse Brug

- Snelle (bus)verbinding tussen Almere Pampus, Centrum en Oosterwold en tussen Almere Pampus en station Poort;
- 20 bussen per uur in de spits;
- Rijtijd trein Almere Centrum – Amsterdam Zuid: 21 min;
- Rijtijd HOV+ as en trein Almere Pampus – Amsterdam Zuid: 27 min;
- Vergunbaar bij uitvoering natuurmaatregelen TBES eerste fase.



Hoogwaardige Openbaar Voerverbinding via Hollandse brug

5.4 Effectonderzoek en doelbereik

In de periode januari - oktober 2012 zijn de alternatieven op hun effecten voor het milieu en de welvaart onderzocht, waaronder ook de effecten ten aanzien van cultuurhistorie en archeologie. Hiertoe zijn een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), een milieueffectrapportage (PlanMER), een passende beoordeling en een aanvullend effectenonderzoek uitgevoerd. Hierbij is gebruik gemaakt van een referentiesituatie of nulalternatief waartegen de alternatieven en varianten worden afgezet.

In het nulalternatief is uitgegaan van een uitbreiding van Almere met 60.000 woningen in de periode 2010-2030/2040, de realisatie van geplande infrastructuurprojecten (SAA, OV SAAL korte en middellange termijn en SBA) en aanleg van de eerste fase van het TBES. Ten opzichte van dit nulalternatief bevatten de onderzochte alternatieven een iets andere wijze van verdeling van de 60.000 woningen, alsmede additionele investeringen in bereikbaarheid en natuur bovenop de investeringen in het nulalternatief (zie kaarten alternatieven).

Uit de effectonderzoeken zijn de volgende hoofdconclusies naar voren gekomen:

- De alternatieven met een nieuwe openbaar vervoerverbinding via het IJmeer pakken ruimtelijk anders uit dan zonder IJmeerverbinding, zowel voor de Noordvleuge van de Randstad als voor de stad Almere. Het grootste verschil manifesteert zich in de locatie Almere Pampus. Dit nieuwe stadsdeel wordt met een IJmeerverbinding beter ontsloten en kan hierdoor een meer hoogstedelijk karakter krijgen. Zonder een nieuwe verbinding wordt Almere een meer op zichzelf staande stad, die minder met de Noordvleugel is verbonden;
- De baten-kostenverhouding van een nieuwe openbaar vervoerverbinding over of onder het IJmeer is zwaar negatief. De baten-kostenverhouding van het verbeteren van de ontsluiting via de Hollandse Brug is positief;
- Het Hollandse Brugalternatief kent de minste negatieve effecten op het milieu. Belangrijkste verklaring is dat in het Hollandse Brugalternatief geen nieuwe infrastructuur tussen Almere en Amsterdam wordt aangelegd. Het alternatief Zuidelijk Tracé levert de meeste negatieve effecten voor het milieu op;
- De alternatieven Hollandse Brug en IJmeerverbinding met tunnel zijn na de uitvoering van de maatregelen van de eerste fase van het TBES en mitigerende maatregelen juridisch gezien realiseerbaar. Om de realisatie van de alternatieven IJmeerverbinding met brug en Zuidelijk Tracé juridisch gezien mogelijk te maken, zijn minimaal de maatregelen van de eerste en de tweede fase TBES en mitigerende maatregelen nodig;
- Het *werkdocument Passende Beoordeling* geeft met het oog op de nu voorgestelde besluitvorming voldoende informatie. Bij nadere besluitvorming over Almere Pampus en ontsluiting dient een definitieve passende beoordeling te worden uitgevoerd;
- Ten aanzien van de IJmeerweg, gekoppeld aan de IJmeerverbinding, is uit de onderzoeken duidelijk geworden dat deze verkeerskundig slechts beperkt betekenis heeft voor het autoverkeer.

Uitkomsten MKBA RRAAM

In de MKBA zijn de welvaartseffecten van de verschillende alternatieven berekend voor twee toekomstscenario's van het Centraal Planbureau (CPB) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL): Global Economy (GE) en Regional Communities (RC). De verschillen tussen de scenario's vertalen zich in verschillende woningvragen en mobiliteitsniveaus. De analyse met Global Economy gaat uit van nieuwbouw van 60.000 woningen in Almere en de analyse met Regional Communities gaat om methodologische redenen uit van nieuwbouw van 30.000 woningen in Almere. Dit is een theoretisch scenario: met de regio is afgesproken dat een IJmeerverbinding niet zal worden gebouwd als de woningbouw in Almere beperkt blijft tot 30.000 extra woningen ten opzichte van 2010.

In de RAAM-brief uit 2009 is een verhouding tussen baten en kosten genoemd van 0,2 voor sec de IJmeerlijn. De baten-kostenverhouding van het alternatief IJmeerverbinding brug uit de MKBA RRAAM 2012 is 0,4 uitgaande van het GE-scenario en 0,15 uitgaande van het RC-scenario. Er blijft sprake van een zwaar negatief welvaartseffect. Het alternatief met een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding in Almere aansluitend op de bestaande spoorcorridor via de Hollandse brug kent in deze MKBA een positief baten-kostenratio van 1,9 bij het GE-scenario en 1,0 bij het RC-scenario. Dit alternatief heeft beperkt regionaal draagvlak omdat een aantal regiopartijen vindt dat het de stedelijke gebieden van de metropoolregio minder goed met elkaar verbindt en het een negatief effect heeft op de sociaal economische ontwikkeling van Almere. Overigens zijn deze negatieve effecten zo goed mogelijk meegenomen in de MKBA scores. De toekomstige economische- en demografische ontwikkeling heeft invloed op de hoogte van het MKBA resultaat. Adaptieve planning maakt het mogelijk hier op de juiste manier mee om te gaan.

De resultaten van de effectonderzoeken zijn samen met de effecten voortkomend uit andere onderzoeken gebundeld in een beoordelingskader: een set criteria om de feitelijke effecten van de alternatieven integraal met elkaar en met het Nulalternatief te vergelijken. De criteria zijn voorafgaand aan het onderzoek vastgelegd in de *Notitie Reikwijdte en Detailniveau*. Het *Beoordelingskader* is een belangrijk hulpmiddel geweest om de gevolgen van de alternatieven voor milieu, welvaart en verkeer op een transparante wijze te beoordelen.

5.5 Participatie, consultatie en zienswijzen

Gedurende de MIRT-verkenning RRAAM is continu de mogelijkheid geboden voor participatie door maatschappelijke organisaties. Daarnaast is op een drietal momenten aan het brede publiek de mogelijkheid geboden om te reageren of een zienswijze in te dienen. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in de volgende documenten:

- *Participatieplan* (maart 2011);
- *Reactiedocument Consultatie* 2012 (april 2013);
- *Nota van antwoord - Zienswijzen bij ontwerp-Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer* (november 2013).

Participatie
Maatschappelijke organisaties denken en werken vanaf de start mee met het Rijk en de overheden in de Noordvleugel over de vraag hoe de drievoudige ambitie in de Noordelijke Randstad gerealiseerd kan worden. In samenhang met RRAAM hebben maatschappelijke belangenorganisaties actief en onafhankelijk meegedacht en geadviseerd over de opgave van RRAAM binnen het kader van het zogeheten maatschappelijk proces. De maatschappelijke organisaties zijn verenigd in het zogeheten RRAAM-werk, een kerngroep van 13 maatschappelijke partijen. Daarnaast is er een breder RRAAM-netwerk ontstaan, dat regelmatig wordt betrokken bij RRAAM. Het maatschappelijk proces heeft op meerdere momenten (tussentijdse) adviezen uitgebracht. Die adviezen hebben er onder andere toe geleid dat er naast de alternatieven voor een IJmeerverbinding en de Hollandse Brug, in RRAAM ook gekeken is naar het Zuidelijke Tracé en een variant van de IJmeerverbinding waarbij er een tramverbinding via IJburg naar Amsterdam CS loopt: de IJmetrotram.

Eind oktober 2012 heeft het RRAAM-werk een hoofdlijnenadvies uitgebracht en in maart 2013 haar eindbijdrage. Daarin wordt geadviseerd om het hoge ambitieniveau van RRAAM te handhaven, maar met een stapsgewijze aanpak, om tot versterking van het metropolitane karakter van het gebied te komen. Bij zo'n stapsgewijze aanpak past geen gefixeerd eindbeeld, maar wel een ruim geformuleerd streefbeeld voor de toekomst, waarin een ecologisch robuust Markermeer en IJmeer met grote belevingswaarde en recreatieve gebruikswaarde, en een metropolitaan OV-netwerk met sterke verbindingen, waaronder een IJmeerverbinding. De nieuwe woon- en werkmilieus in Almere moeten hoogwaardig zijn waardoor er een meer evenwichtige stad ontstaat binnen de Noordvleugel met een eigen profiel, dat als topkwaliteit wordt neergezet. Het RRAAM-werk spreekt geen voorkeur uit voor één van de alternatieven, omdat dit niet past bij een flexibele en stapsgewijze aanpak. Wel hecht het maatschappelijk proces veel waarde aan het IJmetrotram alternatief dat aankomt op Amsterdam Centraal Station. Geadviseerd wordt om op korte termijn eerste stappen te zetten, bijvoorbeeld met het project Marker Wadden dat gezien wordt als een passende start voor het op orde brengen van het ecologisch systeem in het Markermeer-IJmeer door middel van inzet op een TBES. Daarnaast is het advies om de verstedelijkingsplannen en sociaal-economische thema's in de bestaande stad (eerst) goed af te ronden en partijen uit te nodigen om met eigen initiatieven te komen. Bij de stapsgewijze strategie past een helder spoorboekje en is het noodzakelijk om de verdere samenwerking tussen partijen vorm te geven door middel van arrangementen en allianties.
Vanuit hun eerdere betrokkenheid willen de partijen in het RRAAM-werk op het schaalniveau van de Noordvleugel betrokken blijven bij en een bijdrage leveren aan het realiseren van de RRAAM-opgave. Dit willen zij doen in de geest van de organische strategie en adaptieve aanpak. Daarbij wordt gedacht aan de betrokkenheid bij de monitoring en eventueel andere vervolgacties uit de Rijksstructuurvisie.

Consultatie

Het brede publiek is gevraagd mee te denken met de toekomst van de Noordelijke Randstad.
Er hebben twee consultatierondes plaatsgevonden. In de eerste ronde, in maart 2011 is het participatieplan voorgelegd en is gevraagd naar de gewenste betrokkenheid bij het RRAAM-programma. In de tweede ronde, van 2 juli t/m 7 september 2012, kon eenieder zijn of haar mening geven over het consultatiedocument voor RRAAM. Samen met de overheden in de Noordvleugel heeft het Rijk een aantal publieksbijeenkomsten en bijeenkomsten met de regionale overheden georganiseerd. De inbreng van de tweede consultatieronde (114 reacties) is gebundeld in een oogstdocument en meegegeven aan de bestuurders ten behoeve van de besluitvorming. Op hoofdlijnen kwam hieruit naar voren:

- De ecologische ambitie (TBES) is een zelfstandige opgave, waarbij de natuur wordt gezien als basisvoorziening voor het gebied. Er wordt daarbij gepleit voor behoud van de openheid van het landschap, om te kunnen genieten van de natuur, de cultuurhistorie, de stilte en open water. Dit laatste wordt ook door de waterrecreatiesector sterk benadrukt. Samen met diverse overheden vragen zij aandacht voor ruimte voor de economische ontwikkeling in dit gebied. Een aantal overheden onderschrijft het project Marker Wadden;
- De verschillende onderzochte infrastructuuralternatieven kennen duidelijke voor- en tegenstanders. Met name het bedrijfsleven in Almere en Flevoland pleit ervoor om een toekomstige nieuwe OV-verbinding uit te breiden met een wegverbinding. Een aantal overheden is tegen een IJmeerweg. Sommige overheden vragen om de infrastructurele vraagstukken aan de zuidoostkant van Almere mee te nemen in de ontwikkeling van de Noordvleugel;
- Het verhogen van de stedelijk kwaliteit van Almere wordt ook gezien als een zelfstandige opgave. Bij verdere groei zou de inzet op het versterken van de bestaande stad met bijbehorende voorzieningen gehandhaafd moeten blijven. Almere waardeert men om haar ruime uitleg, het groen en het water. De toekomstige ontwikkeling moet daarop voortborduren. Daarbij wordt ook de inzet op de toename van de werkgelegenheid belangrijk gevonden;
- Op basis van uitgevoerde onderzoeken geeft een aantal overheden aan niet meer te twijfelen aan de drievoudige opgave, met 60.000 woningen in Almere en een primair westelijke oriëntatie. Enkele overheden vragen aandacht voor de effecten van de nieuwe plannen op de bestaande ruimte, infrastructuur, natuur en economie. De meeste overheden spreken zich uit voor een gefaseerde aanpak met een eindbeeld voor het gebied, waar stapsgewijs naar toe wordt gewerkt. Men wijst erop dat dit een goede samenhang in de besluitvorming vergt.

De gemeente Almere, die een omvangrijke verantwoordelijkheid zal dragen bij de realisering van de stedelijke ambitie geeft in haar consultatiereactie aan het Hollandse Brug alternatief af te wijzen als toekomstperspectief voor Almere. Volgens de gemeente heeft dit alternatief onder meer negatieve effecten op de concurrentiepositie van de bestaande stad en leidt tot onverantwoorde sociaal-economische risico's voor de stad. De gemeente geeft aan positief te staan ten opzichte van een gefaseerde realisatie van het IJmeer-alternatief. Dit draagt zowel bij aan een duurzame ontwikkeling van de stad als aan de regiovorming in kader van de internationale concurrentiepositie van de Noordelijke Randstad.

In het document *Reactiedocument Consultatie 2012* (dat als bijlage bij deze Rijksstructuurvisie is gevoegd) wordt aangegeven wat er met de binnengekomen reacties is gedaan.

Zienswijzen

De ontwerp-Rijksstructuurvisie en de planMER hebben van 7 mei tot en met 17 juni 2013 op verschillende plaatsen in de regio en in Den Haag ter inzage gelegen. Ook waren de stukken te raadplegen via de website van het Centrum Publieksparticipatie en via het internetportaal "Ruimtelijkeplannen.nl". Er zijn in totaal 35 zienswijzen ontvangen, waarvan 33 unieke; twee paar zienswijzen zijn identiek aan elkaar. Van de 33 zijn er 20 zienswijzen afkomstig van (regionale) overheden, 8 van maatschappelijke organisaties, 4 van bewoners en 3 van bedrijven. 33 zienswijzen is een relatief laag aantal in vergelijking tot de 114 reacties die in de vrijwillige consultatiefase in medio 2012 zijn ingebracht.

Er is veel steun voor de hoofdlijnen van de ontwerp-Rijksstructuurvisie: het belang van de versterking van de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel, de drievoudige ambitie, de bijdrage van Almere daaraan via een westelijke ontwikkeling van de stad, het toekomstperspectief, de organische groei, de

adaptieve aanpak en het open en interactieve proces dat tot nu toe met veel betrokkenheid van partijen is doorlopen. Er is bij veel partijen waardering voor deze visie in tijden van crisis. Men is ook positief over de opzet, helderheid en bondigheid van de ontwerp-Rijksstructuurvisie. Verder zijn er positieve reacties over de inzet op natuurontwikkeling, als integraal onderdeel van de drievoudige opgave. De meningen over de IJmeerverbinding zijn verdeeld.

In de zienswijzen wordt aandacht gevraagd voor een aantal specifieke punten. Op hoofdlijnen zijn dat:
- de samenhang tussen het besluit op termijn over een (eventuele) IJmeerverbinding en de westelijke ontwikkeling van Almere;
- het belang van een besluit over de maatregelen in het kader van OV SAAL middellange termijn;
- een goede connectiviteit van de economische centra van Amsterdam, Almere en Utrecht;
- de samenhang tussen verschillende natuurmaatregelen (Luwtemaatregelen Hoornse Hop, Marker Wadden) en andere maatregelen in het Markermeer-IJmeer;
- het belang van recreatie, toerisme en de kernkwaliteiten van het Markermeer (openheid, wijdsheid, etc.);
- het belang van een toereikend financieel kader;
- het openingsregime van de Vechtbrug in relatie tot de maatregelen OV SAAL middellange termijn;
- de effecten van een IJmeerverbinding voor de ruimtelijke ontwikkeling van Diemen en Ouder-Amstel;
- de betrokkenheid en samenwerking bij het vervolg, na vaststelling van de Rijksstructuurvisie (in gesprek blijven, betrokkenheid bij monitoring en adaptieve aanpak).

Externe adviezen

In het kader van de consultatiefase hebben de London School of Economics, het College van Rijksadviseurs, de Commissie voor de milieueffectrapportage, het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving adviezen uitgebracht.

London School of Economics
Op verzoek van RRAAM heeft de London School of Economics (LSE) een internationaal panel van experts samengesteld om de bestaande plannen en alternatieven voor RRAAM te beoordelen vanuit een kwalitatief en internationaal perspectief. Daarnaast is het panel gevraagd om zich uit te spreken over de bijdrage van RRAAM aan de concurrentiekracht van de regio.
De LSE adviseert in haar rapport om allereerst de bestaande stad te verdichten en te versterken. Bestaande stedelijke gebieden in Almere die per openbaar vervoer (OV SAAL) en weg (SAA) goed ontsloten zijn, moeten verder worden ontwikkeld. Wanneer de druk op de bestaande stad verder is opgebouwd, kan er vervolgens gestart worden met de ontwikkeling westwaarts (Almere Pampus). De regionale concurrentiepositie vraagt volgens het panel investeringen in economische innovatie, onderwijs en onderzoek. Ter verdere versterking van de concurrentiepositie is het daarbij van belang dat aan de westkant van Almere niet enkel woningbouw wordt ontwikkeld, maar juist multifunctionele (wonen, werken en recreëren) en (hoog-)stedelijke ontwikkeling die ook een bestemming op zichzelf is. Wanneer Almere een belangrijk centrum in de Amsterdam-Almere-Utrecht-driehoek wil worden is een dergelijke ontwikkeling noodzakelijk. Op de lange termijn zou een Almere, dat zich op dergelijke manier ontwikkeld heeft, volgens het LSE ook ondersteund moeten worden door een IJmeerverbinding om de bestaande verbindingen te ontzien.

College van Rijksadviseurs
Het College van Rijksadviseurs (CRA) concludeert dat de organische strategie en de gefaseerde aanpak goed zijn onderbouwd. Almere Pampus draagt volgens het CRA bij aan de internationale concurrentiekracht als het een excellente locatie wordt ten aanzien van bereikbaarheid, bouwdichtheid en voorzieningen. Het CRA signaleert bij de ontwikkeling van Oosterwold een spanningsveld tussen het realiseren van collectieve voorzieningen en het “afdwingen” van duurzaamheid versus de nadruk op particulier initiatief.

>>

Bij de verdere uitwerking van de spelregels voor Oosterwold dient daarom volgens de CRA een balans gevonden te worden tussen de vrijheid voor initiatieven en sturing op duurzaamheidsdoelstellingen. De relatie tussen woningbouw en werkgelegenheid in Almere vraagt volgens het CRA om een verder en gezamenlijk uitgewerkte werkgelegenheidsstrategie.

Commissie voor de milieueffectrapportage
De Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie MER) concludeert in haar toetsingsadvies over de milieueffectrapportage RRAAM dat hierin alle essentiële informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige rol te geven bij de bestuurlijke standpuntbepaling in de Rijksstructuurvisie.
De opmerkingen en aanbevelingen uit het tussentijdse toetsingsadvies zijn volgens de Commissie goed in de definitieve onderzoeksrapporten verwerkt. Op basis van de nu beschikbare informatie is toereikend onderbouwd waarom het Zuidelijke Tracé als alternatief is afgevallen. De (ontwerp-) Rijksstructuurvisie houdt de mogelijkheid open om een IJmetrotram tussen Almere Centrum en IJburg te realiseren. Dit alternatief is pas later in het proces naar voren gekomen en daarom niet in het MER beschreven. In het licht van het vervolgonderzoek vindt de Commissie dat geen probleem omdat bij het vervolgonderzoek deze informatie alsnog kan worden toegevoegd.

Planbureaus
Het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving hebben een *Second Opinion* op de MKBA uitgebracht. De belangrijkste conclusies daaruit zijn dat er adequate informatie is voor het nemen van een besluit over de toekomstige ontsluiting Almere en dat in grote lijnen de conclusies over de welvaartseffecten van de infrastructuur-alternatieven worden onderschreven.

5.6 Samenhang met andere projecten

De projecten uit de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer hebben raakvlakken met andere projecten in de Noordvleugel. Hieronder worden voor deze projecten de koppelingen en wisselwerkingen beschreven. Hierbij is een onderscheid gemaakt naar de thema's verstedelijking, bereikbaarheid, natuur, water en recreatie, en windenergie. Sommige projecten vormen belangrijke stappen op weg naar het toekomstperspectief (zoals SAA, OV SAAL, Luwtemaatregelen Hoornse Hop) en zijn daarom integraal in de hoofdtekst opgenomen.

Verstedelijking

- De gelijktijdige ontwikkeling van Mainport Schiphol en het stedelijke gebied daaromheen levert vraagstukken op van leefbaarheid, de gebruiksruimte voor de luchtvaart en de ruimte voor woningbouw in de Noordelijke Randstad. Het programma SMASH is gericht op het versterken van de Mainport en de Noordvleugel. Onderzocht wordt welke ruimtelijke en infrastructurele randvoorwaarden moeten worden geborgd om de economische potentie van de 'Schipholregio' optimaal te benutten. Uitgangspunten van het programma zijn zowel de verwachte woningbehoefte voor de regio als de afgesproken omvang van het aantal vliegbewegingen in het Aldersadvies van 2008. Een belangrijke onderzoeksvraag van het programma heeft betrekking op de vormgeving van het ruimtelijk beperkingenbeleid in het gebied rond de luchthaven Schiphol. Onderzocht wordt of het ruimtelijk beleid in dit gebied helder en efficiënt is of dat hier verbetering nodig is. Op dit moment is nog niet helder of aanpassingen aan het beleid nodig zijn. Eventuele toekomstige maatregelen omwille van Schiphol en het luchtverkeer kunnen mogelijk invloed hebben op de woningbouw in de Noordvleugel en daarmee op de opgave voor Almere .
- De provincie Noord-Holland, vijf gemeenten en het Rijk hebben de *Visie Noordzeekanaalgebied 2040* opgesteld. Inzet is om het Noordzeekanaalgebied optimaal bij te laten dragen aan de economische groei van de regio. Enerzijds door voldoende ruimte voor de groei van de Amsterdamse haven te bieden en anderzijds door zo goed mogelijk te voorzien in de behoefte aan centrumstedelijke woon(werk)milieus. Deze milieus moeten primair in de locatie ZaanIJ worden gerealiseerd (circa 30.000 woningen) en zijn vanwege hun specifieke kenmerken aanvullend op de beoogde woonmilieus in Almere. Ook in kwantitatieve zin is de plancapaciteit aanvullend op elkaar. Wanneer de bouwopgave op de locatie ZaanIJ niet

(geheel) gerealiseerd kan worden, wordt de kwalitatieve opgave om voldoende centrum stedelijke milieus te realiseren ter ondersteuning van het verbeteren van de internationale concurrentiepositie, moeilijker haalbaar. Dit kan van invloed zijn op andere woningbouwlocaties in de Noordvleugel, waaronder Almere.

- Zicht op afronding van Amsterdam IJburg tweede fase is in deze Rijksstructuurvisie als één van de voorwaarden gesteld, waaraan moet zijn voldaan voordat er gestart wordt met een vervolgstudie naar verdere infrastructuurmaatregelen voor de ontsluiting van Almere Pampus. De reden hiervoor is dat beide bouwlocaties uitgaan van realisatie van vergelijkbare woningbouwtypen. In juni 2012 heeft de gemeente Amsterdam besloten land te maken voor het toekomstige Centrumeiland van IJburg tweede fase. Dit is de eerste stap naar een verdere ontwikkeling van IJburg tweede fase. Verdere investeringen in IJburg tweede fase zijn afhankelijk van het tempo waarin de bouwgrond wordt afgenomen.
- Binnenstedelijke woningbouwopgave Amsterdam en Utrecht: In Amsterdam is de ambitie om 70.000 woningen binnenstedelijk te realiseren. In Utrecht is het de ambitie om tweederde van de verstedelijkingsopgave binnenstedelijk te bouwen. Mocht het door locatiespecifieke knelpunten niet lukken om deze aanzienlijke hoeveelheid woningen binnenstedelijk te bouwen, dan wordt de druk op nieuwe locaties, zoals Almere, mogelijk nog groter.

Bereikbaarheid

- In juli 2012 is de *Bestuursovereenkomst Amsterdam ZuidasDok* ondertekend. Door het ondergronds brengen van de rijksweg A10 en het uitbreiden van de vervoerscapaciteit kan de Zuidas zich verder ontwikkelen tot een aantrekkelijk gebied voor wonen, werken en recreëren. De inpassing van de infrastructuur van een IJmeerverbinding op station Amsterdam Zuid vergt bijzondere aandacht. In de Bestuursovereenkomst ZuidasDok is de komst van een IJmeerverbinding niet als uitgangspunt meegenomen. Wel is rekening gehouden met de reizigers uit Almere die met de trein naar station Amsterdam Zuid reizen. Met de aanleg van een IJmeerverbinding neemt het totaal aantal uitstappers op dit station naar verwachting toe. Daarbij treedt een verschuiving op van trein naar metro/tram. Er zijn diverse maatregelen, waarmee de capaciteit van de perrons kan worden verbeterd. Het gaat hierbij om het omklappen van de metrosporen naar de westzijde van het station en het aanleggen van een extra onderdoorgang.
- Rijk en de overheden in de Noordvleugel hebben de technische en financiële mogelijkheid van spitsstroken op de corridor Almere, ’t Gooi en Utrecht onderzocht. De uitkomst uit het onderzoek is dat er onvoldoende urgentie is om in dit trajectdeel te investeren. Er is een pilot gestart met een snelbus tussen Almere-Utrecht De Uithof via de A27. Vanuit het programma Beter Benutten wordt de aansluiting in Almere van de A27 met de Waterlandseweg verbeterd.
- Lelystad Airport ligt op 15 tot 20 kilometer van Almere. De luchthaven heeft één noordoost-zuidwest georiënteerde start- en landingsbaan. Daarmee wijst de baan in de richting van Almere. Momenteel wordt de luchthaven met name gebruikt voor kleine, zakelijke en historische vliegtuigen. In maart 2012 heeft de ‘Alderstafel’ een advies uitgebracht over de toekomstige ontwikkeling van Lelystad Airport. Geadviseerd is om als twin-luchthaven van Mainport Schiphol vanaf 2015 stapsgewijs 25.000 niet-mainportgebonden vliegtuigbewegingen over te nemen en vanaf 2020 een doorgroei te accommoderen naar 45.000 vliegtuigbewegingen. Hiertoe dient voor 1 november 2014 een nieuw Luchthavenbesluit te worden genomen. Ter voorbereiding daarop is een MIRT-onderzoek naar de landzijdige ontsluiting van deze luchthaven (weg en OV) uitgevoerd. Door de noordoost-zuidwest georiënteerde ligging van de baan, liggen er één of meerdere vliegroutes over Almere, waaronder de bouwlocatie Oosterwold. De ontwikkeling van de luchthaven Lelystad interfereert qua geluidscontouren en daaraan gekoppelde ruimtelijke beperkingen vooralsnog niet met de (woningbouw)plannen voor Almere. Er wordt een MER opgesteld die daar meer duidelijkheid over geeft. Door de ligging van de vliegroutes is enige mate van hinderbeleving in Oosterwold vooraf niet volledig uit te sluiten. Alle betrokken partijen hebben afgesproken dat het een gezamenlijke verantwoordelijkheid is om de verschillende ruimtevragende functies toekomstvast op elkaar af te stemmen, zodat eventuele hinder en hinderbeleving in een vroegtijdig stadium kan worden voorkomen of kan worden geminimaliseerd. Om de samenhang tussen de ruimtevragende functies luchtvaart, woningbouw, bereikbaarheid, windenergie en natuur vorm te geven zullen zij een plek krijgen in de MIRT-gebiedsagenda. De ontwikkeling van Lelystad Airport levert naar verwachting nieuwe werkgelegenheid op in de regio en sluit dan ook goed aan bij de ambities van Almere op het vlak van werkgelegenheid.

Natuur, water en recreatie

- Het Rijk wil er met het Deltaprogramma voor zorgen dat de huidige en volgende generaties veilig zijn tegen het water en dat we de komende eeuw beschikken over genoeg zoetwater. Voor de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer is naast deltabeslissingen over waterveiligheid, zoetwatervoorziening en ruimtelijke adaptatie vooral ook een besluit over het toekomstig peilbeheer in het IJsselmeergebied van belang, als onderdeel van de deltabeslissing IJsselmeergebied. Hiervoor was de belangrijkste vraag hoe lang het onder vrij verval spuien van water op de Waddenzee nog efficiënt en effectief is en daarnaast de vraag in hoeverre de zoetwatervoorraad in het IJsselmeergebied (inclusief Markermeer) vergroot moet worden. Het Deltaprogramma heeft inmiddels naar buiten gebracht dat het niet meer nodig wordt geacht om de vergaande peilstijging van anderhalve meter in het IJsselmeer te onderzoeken op kansrijkheid. Gebleken is namelijk dat het op termijn voordeliger zal zijn om pompen op de Afsluitdijk in te zetten om water van IJsselmeer naar Waddenzee af te voeren. Tegelijkertijd zal worden ingezet op een flexibeler peilbeheer en een bijpassende inrichting van het gebied, onder andere ten behoeve van betere benutting als zoetwatervoorraad. Het in voorbereiding zijnde besluit voor het peilbeheer in het IJsselmeergebied zal ook ingaan op de toekomstige bandbreedte waarbinnen een flexibeler peilbeheer gevoerd kan worden. Bij nieuwe ontwikkelingen in de komende jaren (bijvoorbeeld bij uit te voeren natuurmaatregelen) dient rekening te worden gehouden met deze toekomstige bandbreedte. Zoals zich dat nu aftekent betekent dit dat voor de winterperiode rekening moet worden gehouden met een bandbreedte van ca 20 cm (rond het huidige gemiddelde winterpeil van ca. -25 cm NAP). Voor het voorjaar en de zomer moet rekening worden gehouden met een eerste flexibilisering op korte termijn, waarbij het peil kan variëren tussen -10 en -30 cm NAP. Op lange termijn zou de bandbreedte tot maximaal 50 cm kunnen toenemen (+10 tot -40 cm NAP). De bovengrens van de bandbreedte van 50 cm voor de zomer correspondeert met de in het Nationaal Waterplan aangegeven bovengrens. Hierbij dient te worden aangetekend dat ook in de toekomst waterstanden kunnen optreden die buiten deze bandbreedte vallen, net zoals dat nu al het geval is. Conform vigerend beleid hebben de gebruikers van buitendijkse functies een eigen verantwoordelijkheid voor gevolgbeperkende maatregelen en een eigen risico voor schade door water. In 2014 worden de deltabeslissingen aan de politiek voorgelegd.
- De studie Autonome Neerwaartse Trends in het IJsselmeerGebied (ANT-IJG) zal in 2014 resulteren in de basis voor een advies over de haalbare en uitvoerbare Natura 2000 doelen in dit gebied. Het Rijk zal dit advies gebruiken bij de evaluatie en eventuele bijstelling van de huidige instandhoudingsdoelen voor het IJssel- en Markermeer. Tegelijk zal worden bezien of aanvullende maatregelen genomen moeten worden om de natuurdoelen te behalen. Vanuit de eerste resultaten van de studie komt naar voren dat de in het kader van de Rijksstructuurvisie voorgenomen maatregelen in het Markermeer – Luwtemaatregelen Hoornse Hop en 1e fase Marker Wadden – in principe de juiste maatregelen zijn. Ook komt naar voren dat er een betere regulering van de spieringvisserij nodig is.
- Om te achterhalen of de aannames achter het TBES voor het Markermeer-IJmeer kloppen, is het project Natuurlijk(er) Markermeer-IJmeer (NMIJ) opgestart. Het project bestaat uit een programma dat loopt van 2009-2015. De uitvoering van het programma moet leiden tot meer kennis over combinaties van haalbare en betaalbare maatregelen. In het programma is daarnaast veel aandacht voor toepassingsmogelijkheden van innovatieve aanlegtechnieken en materialen die in de praktijk getest worden. Daarnaast is een pilot "moeras" opgenomen van circa 10 hectare. De nadruk in deze pilot ligt op innovatieve aanlegtechnieken via het *"learning by doing"* concept. NMIJ levert in dat kader ook een bijdrage aan kennis en ervaring voor de aanleg van de 'Marker Wadden'. De resultaten van het programma worden opgenomen in een integrale eindrapportage dat advies geeft over de meest effectieve maatregelen voor een TBES.
- Bij de planvorming voor de realisatie van de Markermeer-dijken door het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier zijn synergievoordelen onderzocht tussen de Luwtemaatregelen Hoornse Hop en de aanleg van vooroevers (ondiepe, luwe kustzones die door een golfbreker worden verdedigd) als mogelijke maatregel om bij te dragen aan de realisatie van een TBES. Ook bij de planvorming voor de versterking van de Houtribdijk worden synergiemogelijkheden onderzocht.

Windenergie

De Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer bevat geen voornemens ten aanzien van windenergielocaties. De afweging hierover vindt plaats in het kader van de Rijksstructuurvisie Wind op Land. De ontwerp-structuurvisie is in maart 2013 naar de Tweede Kamer gestuurd. Hierin worden geen gebieden voor grootschalige windenergie in het Markermeer aangewezen, maar wel in het IJsselmeer (o.a. langs de Houtribdijk) en in Zuidoost Flevoland.

5.7 Waterparagraaf

Samen met het Waterschap Zuiderzeeland en Rijkswaterstaat is een analyse gemaakt ten behoeve van de watertoets. Dit is enerzijds een verplichting en anderzijds een belangrijk aandachtspunt in deze regio aangezien Almere historisch gezien op de bodem van de vroegere Zuiderzee is gebouwd.
Voor het toekomstperspectief zijn de mogelijke effecten van toekomstige keuzes op hoofdlijnen onderzocht en in beeld gebracht. Dit is o.a. gebeurd in de milieueffectrapportage (PlanMER) voor RRAAM en het onderzoekswerk binnen de Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer en de Werkmaatschappij Almere Oosterwold. Er is bijvoorbeeld in de PlanMER voor RRAAM gekeken naar de waterkwaliteit en -kwantiteit (het wateroppervlak) en waterveiligheid. De waterkwaliteit is ook expliciet benoemd als milieukwaliteit in het beoordelingskader van RRAAM. En ook het effect van het wel of niet aanleggen van een buitendijkse landtong (onderdeel van het alternatief Zuidelijk Tracé) is onderzocht op de eerder genoemde effecten. Een nadere effectbepaling van het aanleggen van een eiland in het Markermeer is buiten beschouwing gelaten omdat een eiland bij het optimaliseren van de plannen is geschrapt. Veel van dit onderzoek ligt in het verlengde van hetgeen eerder (2009) voor de RAAM-brief is onderzocht in de milieueffectenanalyse en wat in het *Nationaal Waterplan*[30] daarover is opgeschreven.
Met deze onderzoeksresultaten is er voldoende informatie beschikbaar voor het beoogde besluit in deze Rijksstructuurvisie. Er zijn geen belemmeringen geconstateerd voor de in deze Rijksstructuurvisie gemaakte keuzes.

De weg naar het toekomstperspectief kent een gefaseerde aanpak. Daarvoor worden de (deel)plannen verder uitgewerkt en in de toekomst nog nadere keuzes gemaakt. Met deze uitwerking van de Rijksstructuurvisie krijgen het Rijk, Rijkswaterstaat als verantwoordelijk beheerder van het hoofdwatersysteem, de regionale waterbeheerders en de regio een beter beeld van hoe de verschillende ruimtelijke opgaven verder worden geconcretiseerd, de effecten van een toekomstige deltabeslissing voor het IJsselmeergebied en wat de effecten van deze ontwikkelingen zijn op de onderling samenhangende hoofd- en regionale watersystemen. Daarom zullen deze (regionale) effecten bij de verdere uitwerking van de (deel)plannen nader worden bekeken. Dit vraagt om een vroegtijdige en goede samenwerking tussen de initiatiefnemers van ontwikkelingen en de waterschappen. Dit speelt in het bijzonder bij:

- de ontwikkeling van plannen in het kader van TBES, zoals de Luwtemaatregelen Hoornse Hop en Marker Wadden;
- de bestuurlijke en planologische ontwikkeling van locatie Almere Oosterwold. De daar gekozen organische ontwikkelingsstrategie vergt een nieuwe manier van onderlinge samenwerking en vraagt ook meer aandacht voor waterbeheer;
- de ontwikkeling van de Floriade 2022 op de locatie Almere Centrum Weerwater wordt een voorbeeld van vernieuwende wateraanpak.

Waar mogelijk zijn voor een goede samenwerking afspraken gemaakt in de *Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0*.

[30] Tweede Kamer 31710 nr. 12, Den Haag 2009.



6 Bijlagen

6.1 Overeenkomsten

In het kader van de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer zijn tussen de betrokkenpartijen verschillende overeenkomsten afgesloten:

A. Bestuursovereenkomst RRAAM, RRAAM, november 2013
B. Uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0 RRAAM, november 2013

6.2 Achtergronddocumenten

Consultatie, participatie en zienswijzen

1. Nota van Antwoord - Zienswijzen op de ontwerp-Rijksstructuurvisie, RRAAM, november 2013
2. Reactiedocument Consultatie 2012, RRAAM, april 2013
3. Advies RRAAM-werk over de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer, RRAAM maatschappelijk proces, 12 maart 2013
4. Oogst Consultatie 2012, RRAAM, 7 november 2012
5. Hoofdlijnenadvies RRAAM-werk over de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer, RRAAM maatschappelijk proces, oktober 2012
6. Consultatienotitie, RRAAM, juli 2012
7. Voorstel IJmeerlijn(en), Rover, 21 juni 2012
8. Advies uitwerking alternatief Stichting Almere Bereikbaar en resultaten werkmaatschappijen Weerwater en Oosterwold, RRAAM maatschappelijk proces, 20 februari 2012
9. IJmeerverbinding. Een brug voor iedereen, Stichting Almere Bereikbaar, januari 2012
10. Advies over kansrijke oplossingsrichtingen, RRAAM maatschappelijk proces, december 2011
11. Briefadvies scope van de RRAAM-opgave, RRAAM maatschappelijk proces, 14 juni 2011
12. Meedenken over de toekomst van de Noordelijke Randstad. Participatieplan 2011-2012, RRAAM, maart 2011

Externe adviezen

13. Reactie van het CRA op de ontwerp-Rijkstructuurvisie, College van Rijksadviseurs, 11 september 2013
14. Definitief toetsingsadvies over het milieueffectrapport RRAAM, Commissie voor de milieueffect-rapportage, 28 mei 2013
15. CRA Advies consultatienotitie RRAAM, College van Rijksadviseurs, 19 december 2012
16. Oplegger en oordeel gevoeligheidsanalyses verkeersberekeningen RRAAM, RRAAM, 16 november 2012
17. International Review Panel Report RRAAM, LSE Cities, november 2012
18. Second Opinion MKBA RRAAM, Centraal Planbureau en Planbureau voor de Leefomgeving, 30 oktober 2012
19. Tussentijds toetsingsadvies over het milieueffectrapport RRAAM, Commissie voor de milieueffect-rapportage, 3 september 2012

(Effect)onderzoek en doelbereik

20. Beoordelingskader RRAAM, Ecorys en DHV, 13 november 2012
21. PlanMER RRAAM (inclusief bijlagen), DHV, november 2012
22. MKBA RRAAM, Ecorys, 22 oktober 2012
23. Notitie Fasering, RRAAM, 3 augustus 2012
24. Aanvullend effectenonderzoek RRAAM, Ecorys en DHV, 29 juni 2012
25. RRAAM benchmark studie. Quick scan van vergelijkbare complexe ruimtelijke projecten, RIGO, juni 2012
26. Optimalisatie en onderzoek alternatief Stichting Almere Bereikbaar, RRAAM, februari 2012
27. Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen, RRAAM, december 2011
28. Houdbaarheid Woningbehoefteprognoses Noordvleugel, ABF Research, 10 oktober 2011
29. Notitie Reikwijdte en Detailniveau, RRAAM, mei 2011

Werkmaatschappij Amsterdam-Almere (WAA)

30. Marktscan IJmeerverbinding, WAA, december 2012
31. IJmetrotram alternatief Rover, RRAAM, WAA, december 2012
32. Het IJmeeralternatief. Eindrapport WAA, WAA, 29 juni 2012
33. Quick Scan optimalisatiemogelijkheden IJmeerlijn & IJmeertram, WAA, 26 juni 2012
34. Rapportage faseringsvariant IJtram-IJmeerlijn Rover Vervoerwaardestudie en kostenraming, Oranjewoud, 28 juni 2012
35. Ruimtelijk Ontwerp IJ Venster, Gemeenten Amsterdam, Almere en Bureau Planmaat in opdracht van de WAA,16 maart 2012
36. Optimalisatierapport WAA. Een metro van Amsterdam naar Almere, WAA, december 2011
37. De Nieuwe Lijn. The Integration of Amsterdam en Almere, Jacobs Engineering Group in samenwerking met APPM en Posad, september 2011
38. Regiometro Amsterdam Almere. Verbinding in de blauwe metropool, Movares in samenwerking met Allianz, Rebel Group, Stichting Natnl en Strukton, 23 september 2011
39. M55 IJmeerlijn, Mott MacDonald ondersteund door BACA Architects, Balancia, EconoVision, HTM Consultancy, MNO Vervat, Project & Proces Consultancy en Zwarts & Jansma Architecten, 23 september 2011
40. Quick scan KKBA. Tolverbinding Almere-Amsterdam, Ecorys, 1 juli 2011
41. Een verkenning naar de kansrijkheid. Tolverbinding Almere-Amsterdam, Goudappel Coffeng, juni 2011

Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer (WMIJ)

42. Een goede vangst! Ontwikkelingsperspectief sportvisserij voor het Markermeer-IJmeer, Tauw en LAgroup, 4 februari 2013
43. Een toekomstbestendig Markermeer-IJmeer. Eindrapport WMIJ, WMIJ, 27 september 2012
44. Marker Wadden. Sleutel voor een natuurlijk en toekomstbestendig Markermeer, Natuurmonumenten, 13 juli 2012
45. Kunstmatige structuren als katalysator voor ecologie in het Markermeer-IJmeer, Consortium Kransmeer (Tauw in samenwerking met LAgroup, Posad, Robusta en Tebezo), 13 juli 2012
46. Ecologie en veiligheid Markermeer: twee halen één betalen, Grontmij in samenwerking met de Vries & van de Wiel, 12 juli 2012

47. Luwtestructuren, de essentie van het TBES. Naar een stapsgewijze realisatie van doelen, Witteveen + Bos, ondersteund door Altenburg en Wymenga, Boskalis, B-WARE, HOSPER en Radboud Universiteit Nijmegen, 12 juli 2012
48. Economische baten en financieringsinstrumenten, (Kans)rijk in natura en harde baten, Triple E, mei 2012
49. Quickscan slibeffecten verbreding gedeelte vaargeul Markermeer, Deltares, december 2011
50. Optimalisatierapport WMIJ. Naar een toekomstbestendig ecologisch systeem, WMIJ, 17 november 2011
51. Grondstromen en natuur, Kansen voor optimalisatie, Ecorys, november 2011
52. Onderbouwing ecologische optimalisaties TBES, Arcadis, 31 oktober 2011
53. Uitwerking vooroever Lepelaarsplassen, Arcadis, 31 oktober 2011
54. Onderzoek naar financiële potenties voor duurzame energie, Arcadis, 7 oktober 2011
55. Grondstromen RRAAM en WMIJ. Oriëntatie op realisatie en economie van het TBES met de achtergrond en potenties van marktinbreng, J.J. de With, 13 september 2011
56. Juridische strategie realisatie Structuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer, AKD, 31 augustus 2011
57. Eindrapportage Markttoets en economische impact toerisme & recreatie Markermeer-IJmeer, LAgroup, 30 augustus 2011
58. Initiële Haalbaarheidsstudie Financiële aspecten Windpark Markermeer, MECAL, 15 juli 2011

Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater (WACW)

59. Bestuursconvenant Almere Centrum Weerwater, RRAAM, 20 maart 2013
60. Concept Gebiedsontwikkelingsplan Almere Centrum Weerwater, WACW, april 2012

Werkmaatschappij Almere Oosterwold(WAO)

61. Bestuurlijk advies Oosterwold, mw L. Spies, mei 2013
62. Bestuursconvenant ter uitwerking van Oosterwold, gemeenten Almere, Zeewolde en ministerie van Financiën, 18 september 2012
63. Ontwikkelstrategie Almere Oosterwold: Land-Goed voor initiatieven, WAO, maart 2012

Hollandse Brugteam

64. Rapportage Hollandse Brug. Resultaten van het onderzoek naar alternatieven met een OV-ontsluiting via de Hollandse Brug in het kader van RRAAM, ministerie van IenM, juli 2012
65. Onderzoek alternatieven via de Hollandse Brug, ministerie van Infrastructuur en Milieu, 1 december 2011

Sociaal-economische agenda (thema's IAK)

66. Afspraken duurzaamheid Almere 2012-2014, RRAAM, 18 september 2012
67. Visie Cultuur 2.0, Almere 2.0, RRAAM, juni 2012
68. Almere, stad van talent, Almere 2.0, RRAAM, juni 2012
69. Almere Werkt! Programma voor het economisch offensief Almere, gemeente Almere en provincie Flevoland, RRAAM, januari 2012
70. Intentieovereenkomst Uitwerking IAK-programma Groenblauw, gemeente Almere, Staatsbosbeheer, Stichting Flevolandschap, ministerie van EL&I, december 2011
71. Themabericht Het groenblauwe raamwerk van Almere 2.0, ministerie van EL&I, RVOB, Staatsbos-beheer, Stichting Flevo-landschap, gemeente Almere en Dienst Landelijk Gebied, in afstemming met provincie Flevoland, december 2011
72. Convenant Stedelijke Bereikbaarheid Almere fase 1a, ministerie van IenM, provincie Flevoland en gemeente Almere, 15 december 2011
73. Staat van de Stad 2011. Doorstroming en Early Warning, IAK partners, gemeente Almere, ministerie van BZK, 3 mei 2011
74. Urban Development: The State of the Sustainable Art. International benchmark of sustainable urban development, Dutch Research Institute for Transitions (DRIFT), Urgenda, TUDelft, International Newtown Institute, mei 2011
75. Groei door samenwerking in Almere, Dr. Jan Peter van den Toren, Inge van Bussel MSc., met medewerking van prof. dr. Marius Meeus, in opdracht van ministerie van EL&I in samenwerking met gemeente Almere en provincie Flevoland, januari 2011
76. Samenvatting Stedelijke Bereikbaarheid Almere, Almere 2.0, november 2010

Rapportages Groot Project RRAAM

77. Vijfde voortgangsrapportage Groot Project RRAAM, ministerie van IenM, RRAAM, 2 oktober 2013
78. Vierde voortgangsrapportage Groot Project RRAAM, ministerie van IenM, RRAAM, februari 2013
79. Derde voortgangsrapportage Groot Project RRAAM, ministerie van IenM, RRAAM, september 2012
80. Tweede voortgangsrapportage Groot Project RRAAM, ministerie van IenM, RRAAM, maart 2012
81. Eerste voortgangsrapportage Groot Project RRAAM, ministerie van IenM, RRAAM, oktober 2011
82. Basisrapportage Groot Project RRAAM, ministerie van IenM, RRAAM, maart 2011

RAAM-brief en IAK

83. Integraal Afsprakenkader Almere, ministerie van Verkeer en Waterstaat, Randstad Urgent project, 29 januari 2010
84. Randstad-besluiten: Amsterdam-Almere-Markermeer (RAAM-brief), ministerie van Verkeer en Waterstaat, Randstad Urgent project, november 2009

Al deze documenten zijn te vinden op bijgesloten CD-ROM.

6.3 Lijst van gebruikte afkortingen

ANT-IJG	Autonome Neerwaartse Trends in het IJsselmeerGebied
BZK	ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
Cie MER	Commissie voor de milieueffectrapportage
CPB	Centraal Planbureau
CRA	College van Rijksadviseurs
ERTMS	European Rail Traffic Management System
EZ	ministerie van Economische Zaken
GE	Global Economy scenario
IAK	Integraal Afsprakenkader Almere, tussen Almere, Rijk en regio
IenM	ministerie Infrastructuur en Milieu
KRW	Europese Kaderrichtlijn Water
LSE	London School of Economics
(Plan)MER	Milieueffectrapportage
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MKB	Midden- en Kleinbedrijf
MKBA	Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse
NMIJ	programma Natuurlijk(er) Markermeer-IJmeer
NYSE	New York Stock Exchange
OV SAAL	Project over Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
PBL	Planbureau voor de Leefomgeving
RC	Regional Communities scenario
RAAM-brief	brief "Randstad-besluiten: Amsterdam-Almere-Markermeer"
RRAAM	Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer
RVOB	Rijksvastgoed- en ontwikkelingsbedrijf
SAA	Wegverbreding corridor Schiphol-Amsterdam-Almere
SBA	project Stedelijke Bereikbaarheid Almere
SMASH	Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
TBES	Toekomst Bestendig Ecologisch Systeem
WAA	Werkmaatschappij Amsterdam-Almere
WAO	Werkmaatschappij Almere Oosterwold
WCAW	Werkmaatschappij Centrum Almere Weerwater
WMIJ	Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer
ZZP-er	Zelfstandige Zonder Personeel

Colofon

Tekst
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Vormgeving en realisatie
VormVijf, Den Haag

Fotografie
Paul Deelman/pdfoto (cover)
Denis Guzzo (pagina 4, 20, 30 en 70)
Menno Kuiper (pagina 12)
Nationale Beeldbank (pagina 44)
Gé Dubbelman (pagina 56)

Cartografie
Adviesbureau Tonnaer, Eindhoven
Digireg, Horst

Drukwerk
Telstar Media, Pijnacker

November 2013

In RRAAM werken het Rijk, de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland en de gemeenten Almere en Amsterdam samen om de drievoudige ambitie op het gebied van woningbouw, bereikbaarheid en ecologie in de Noordelijke Randstad vorm te geven.

Deze structuurvisie valt onder verantwoordelijkheid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

November 2013